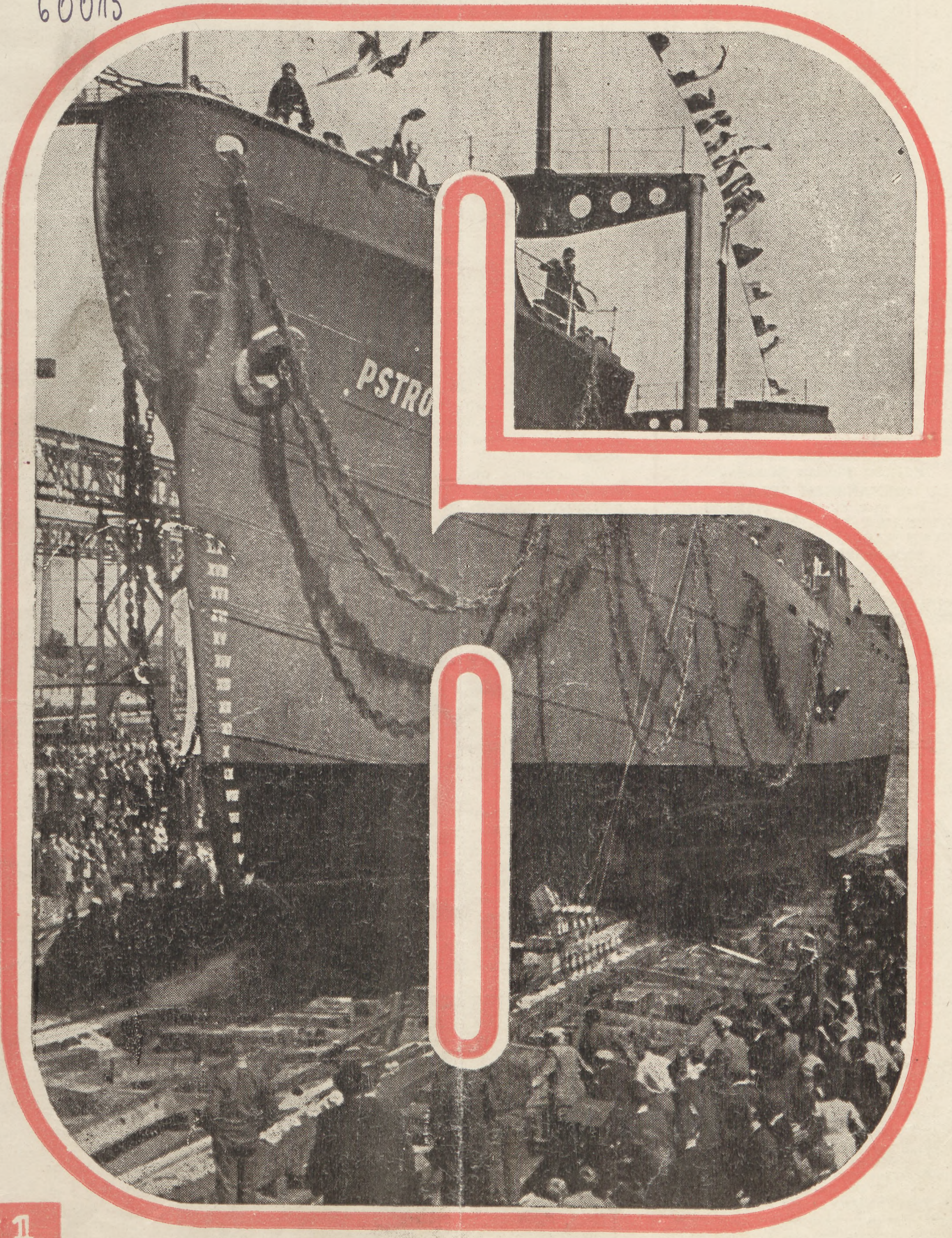
MORZE MARYNARZ POLSKI

60015



NR 1

CENA 30 ZŁ

STYCZEŃ 1950

U PROGU ZWYCIĘSKICH LAT PLANU SZEŚCIOLETNIEGO

TREŚĆ

MANIFESTACJA UCZUĆ CZCI I MIŁOŚCI . . . 2
Jerzy Grzelak
KURS? — SOCJALIZM . . . 3
Romuald Wierzyński
LENIN 4
NA STRAŻY MORSKICH GRANIC POLSKI LUDOWEJ . 5
Sławomir Sierecki
OFENSYWA WOLNOŚCI . . 6
INDYJSKI REJS „GENERAŁA WALTERA" 7
Tekst: Józef Balcerak
Zdjęcia: Florian Staszewski
NA ODRZAŃSKIM SZLAKU . 10
Por. mar. Stanisław Woliński
WYPRAWA ZAWIEDZIONYCH NADZIEI 11
Maksymilian Sierpiński
HONG-KONG 12
Józef Sierawa
POD ŻAGLAMI „ISKRY" DO LENINGRADU (V) . 13
Kpt. mar. F. J. Walicki
KOLUMBOWIE POŁUDNIA . 14
Aleksander Klimczak
SZKOŁA WILCZKÓW MORSKICH 16
Kpt. mar. Stanisł. Biskupski
FELIETON NIEMORSKI . . 17
Józef Wójcicki
PŁYWAJĄCE FABRYKI DALEKIEJ PÓŁNOCY . . 18
Roman Wierny
„BAKU" ODEJDZIE PRZED TERMINEM 20
Stanisław Ostrowski
CHMURY PRZECHODZĄ — NIEBO POZOSTAJE . . . 21
Oleg Erberg
KIEDY PORUCZNIK JEST KAPITANEM? . . 22
CZARODZIEJSKI NIEWÓD . 23
NOWOROCZNY REJS . . 24

WYDAJE
Liga Morska i Marynarka Wojenna
Redaguje Komitet Redakcyjny
Redaktor Naczelny
Franciszek Jan Walicki, kpt. mar.
Redakcja techniczna
Stanisław Biskupski, kpt. mar.
Adres Redakcji:
Warszawa, Widok 10, tel. 81 216
Oddział na Wybrzeżu:
Gdynia, Św. Piotra 12, tel. 41-66
Wydawnictwo „Prasa Wojskowa"

MANIFESTACJA UCZUĆ
CZCI I MIŁOŚCI

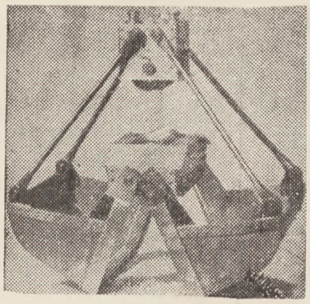
„... W dniu Waszych urodzin, przypominam sobie, co my, robotnicy portowi Gdańska — Gdyni Wam, Towarzyszu Stalin zawdzięczamy. Przed wojną pracując jako robotnik portowy, do pracy dojeżdżałem 70 km koleją ze Starogardu. W czasie wojny pracowałem jak niewolnik. Moja rodzina poniosła straszne straty w czasie wojny. Pracuję teraz w innych warunkach. Odczuwam, że moja Ludowa Ojczyzna dba o mnie. Dlatego staram się coraz lepiej i szybciej pracować. Przystąpiłem do współzawodnictwa pracy i zostałem przodownikiem. Z pracy do domu wracam zawsze zadowolony. Wiem, że mogę być spokojny o przyszłość dla siebie i mojej rodziny. Wiem, że to wszystko zawdzięczam Wam, Towarzyszu Stalinie. Wiem, że robotnicy w Związku Radzieckim, żyją szczęśliwi, pracują wydajnie, bo pracują pod Waszym kierownictwem i pracują dla swojej Socjalistycznej Ojczyzny. Za to Was czczą i miłują. Ja to rozumiem. I ja także czczę Was i miłuję i życzę Wam jak najlepiej, gdyż jesteście Ojcem robotników całego świata".

P. Wiśniewski
Robotnik portowy

Wydaje mi się, że proste, z głębi serca płynące słowa tego listu, którego fragment przytoczyłem powyżej, są bodaj najlepszym wyrazem uczuć całej ludności Wybrzeża, która w dniu 70 rocznicy urodzin Generalissimusa Stalina dała wiele dowodów czci i miłości dla Wodza światowego obozu pokoju i postępu.

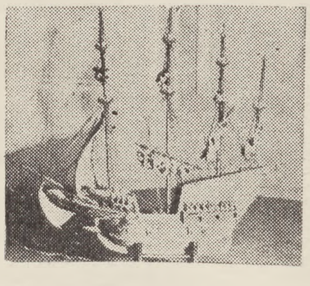
Nie jest to list odosobniony. Tysiące podobnych listów pochodzących od całego społeczeństwa Wybrzeża popłynęły w grudniowych dniach do Generalissimusa Stalina.

Dla uczczenia dnia Jego urodzin robotnicy Wybrzeża postanowili ofiarować od siebie to, co mają najcenniejszego — swoją pracę. Dzięki



Model chwytaka — dar trymerów.

pracy robotników stoczni, nasz rudowęglowiec „Jedność Robotnicza" mógł popłynąć w swój pierwszy rejs jeszcze przed ustalonym poprzednio terminem. Robotnicy innych zakładów pracy nie pozostali w tyle. Tak np. załoga robotnicza „Portorobu" w Nowym Porcie wyremontowała transporter, szalupę, magazyn i motory samochodowe; pracownicy Warsztatów Mechanicznych wykonali przedterminowo re-



Dar społeczeństwa gdańskiego.

mont 4 trawlerów, skracając czas pracy o 10 dni; załogi rybackich jednostek dalekomorskich postanowiły dostarczyć ryb o ogólnej wartości 70 milionów złotych, marynarze statków ofiarowali setki dodatkowych roboczogodzin, poświęcając je na wykonanie szeregu prac nad obowiązkowych; energetycy gdyńscy zelektryfikowali 4 miejscowości powiatu morskiego, robotnicy załogi budowlanej SPB we Wrzeszczu wykończyli i oddali do użytku kilkaset mieszkań; pracownicy referatu elektroradiotechnicznego postanowili przedterminowo ukończyć budowę latarni morskiej w Jastarni. W przeddzień urodzin Generalissimusa Stalina Szczecin otrzymał nową radiostację, a pierwsze słowa, jakie popłynęły przez tę radiostację — były słowami serdecznych życzeń dla Wodza postępowych mas pracujących całego świata. Łącząc

Dar społeczeństwa Wybrzeża

się z masami pracującymi, które dla uczczenia 70 rocznicy Wielkiego Stalina zobowiązały się do wykonania dodatkowych prac, szereg takich prac wykonały również pełne składy osobowe pododdziałów Marynarki Wojennej.

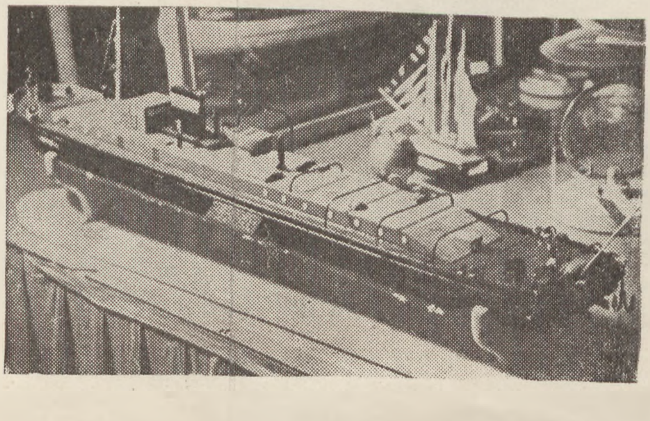
Niezależnie od powziętych zobowiązań produkcyjnych wiele instytucji postanowiło przygotować specjalne podarunki. Podarunki te były m. in. i tym charakterystyczne, że symbolizowały pracę poszczególnych działów gospodarki. Tak więc trymerzy ofiarowali artystycznie wykonaną miniaturę chwytaka, chłopi znad bursztynowego Bałtyku przygotowali bursztynowy model traktora, robotnicy Państwowego Zarządu Wodnego w Elblągu — model barki motorowej.

Dar robotników portowych

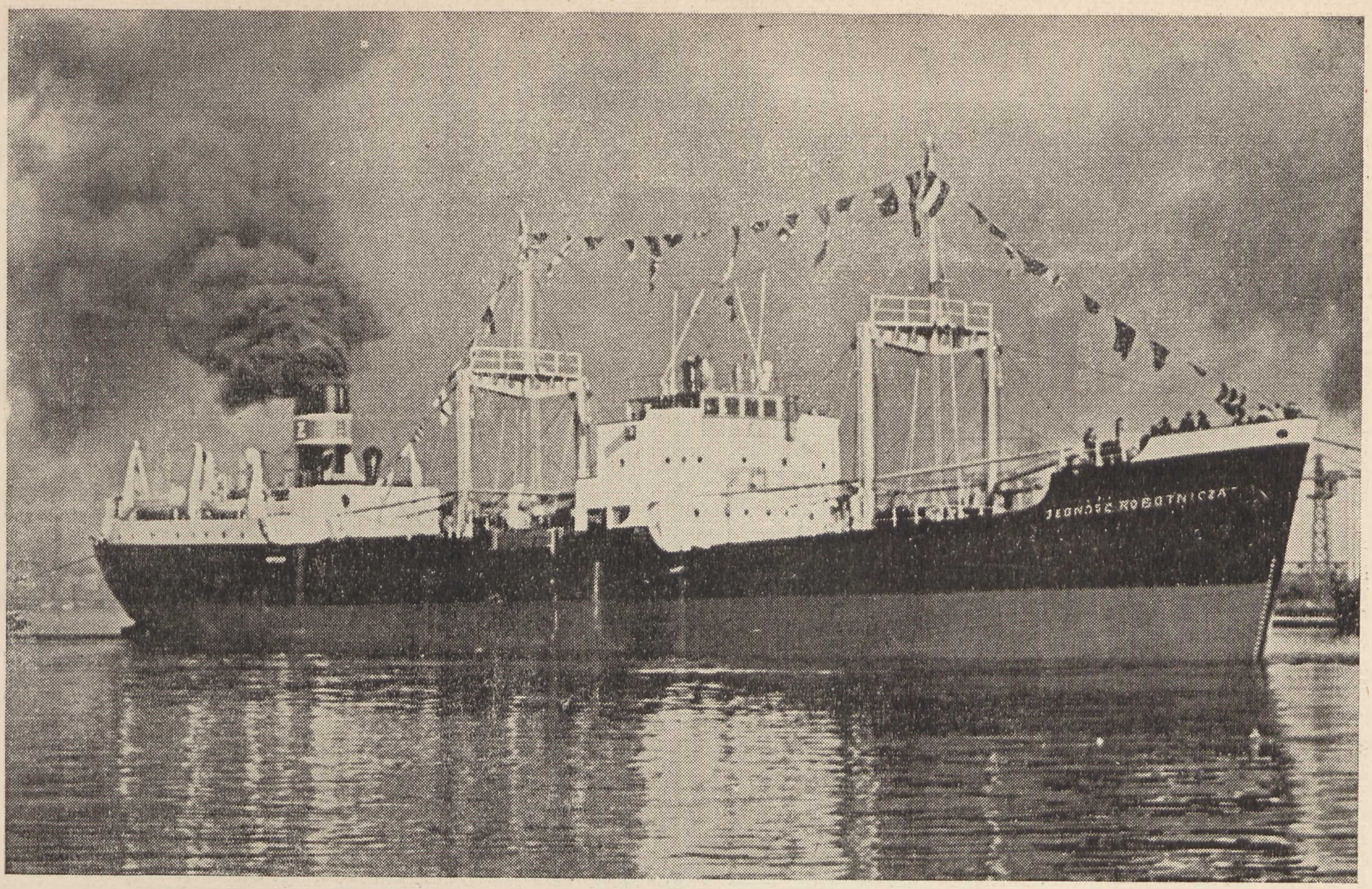
PPB Nr 8 — miniaturę betoniarki, Zakłady Sprzętu Transportowego — model silnika spalinowego, robotnicy stoczni gdańskiej rybackiej oraz Przedsiębiorstwa Robót Czerpalnych wykonali półkole zębate w połączeniu z kotwicą admiralską oraz szereg modeli statków kutrów i pogłębiarek.

Listy, zobowiązania produkcyjne i podarunki — które daremnie próbowałem tu wyliczyć w całości, przedstawiając zaledwie ich cząstkę — stały się symbolami wielkich uczuć czci i miłości, jakimi całe Wybrzeże darzy Wielkiego Nauczyciela mas pracujących, zwycięskiego wodza i stratega — najlepszego przyjaciela Polski Józefa Stalina.

JERZY GRZELAK



Model barki motorowej — dar Państwowego Zarządu Wodnego w Elblągu



Kurs? SOCJALIZM!

ROMUALD WIERZYŃSKI

Zbudowaliście i budujecie, pierwsi w historii naszego kraju, statki pełnomorskie. Wykonaliście plan 3-letni. Dobrze wykonaliście swą robotę — pisze Minister Żeglugi Adam Rapacki w swoim przywitaniu do stoczniowców z okazji wykonania planu 3-letniego w ciągu 2 lat i 10 miesięcy.

W telegramie tym dalej czytamy: — „...Przed Wami nowe, większe zadanie. Polska Ludowa ma wszystkie warunki, aby w najbliższym dziesięcioleciu zbudować jeden z przodujących na świecie przemysłów budownictwa okrętowego. Pomyślcie, czym były Wasze Stocznie 4 lata temu i czym będą. Pomyślcie, czym była na morzu Polska kapitalistyczna i czym stanie się jeszcze za Waszego życia — dzięki Waszej pracy i Waszemu zapałowi. Pomyślcie, ile sił doda Wasza praca światowemu obozowi pokoju, któremu przewodzi Związek Radziecki. Naprzód z tym samym zapałem, z coraz liczniejszą kadrą przodowników pracy, racjonalizatorów, robotników — fachowców, robotników — inżynierów, robotników — dyrektorów...“

Wystarczy cofnąć się myślą wstecz i uprzytomnić sobie stan naszej zniszczonej i zdewastowanej gospodarki morskiej przed pięciu zaledwie laty, by zrozumieć jaki ogrom pracy, jakie kolosalne osiągnięcia, jaki twórczy wysiłek kryje się za meldunkami o wypełnieniu planu trzyletniego.

Imperialiści międzynarodowi, którym wtórowała rodzima reakcja, obliczali okres odbudowy na dziesiątki lat, wykluczając oczywiście jakąkolwiek możliwość nowego budownictwa.

Przeliczyli się jednak. Plan trzyletni odbudowy i przebudowy naszej gospodarki narodowej w ogóle, i jej części składowej gospodarki morskiej w szczególności, został nie tylko wykonany — ale i przekroczony.

Wykonanie tego planu stało się możliwe dzięki wielkiej, przyjacielskiej i bezinteresownej pomocy ZSRR.

Rząd Polski Ludowej na przestrzeni minionego okresu w oparciu o Związek Radziecki i dzięki współpracy z państwami demokracji ludowej, dzięki właściwej polityce morskiej oraz szeregowi praktycznych przedsięwzięć, potrafił osiągnąć na odcinku morskim rezultaty, które przekroczyły najśmielsze oczekiwania.

Słuszna polityka Rządu i twórczy entuzjazm świata pracy, przenikniętego coraz większym umiłowaniem pracy morskiej i tworzącego coraz to nowe wartości, poprzez potężne i szlachetne współzawodnictwo przyczyniły się, wbrew licznym trudnościom, do szybkiego uruchomienia portów, a następnie do przywrócenia i powiększenia ich przedwojennej zdolności przeładunkowej, do uruchomienia wszystkich dziedzin naszej gospodarki morskiej.

Nie oznacza to jednak, że możemy spocząć na laurach. Mamy wprawdzie poza sobą najtrudniejszy okres odbudowy, ale czekają nas nowe zadania planu sześcioletniego. Winniśmy je wykonać i przekroczyć. Gwarancją tego jest wciąż wzrastająca — dzięki współzawodnictwu — wydajność pracy, zwiększająca się z każdym dniem liczba przodowników oraz stosowanie ulepszeń technicznych, w których wynalazcami w wielu wypadkach są sami robotnicy.

O osiągnięciach gospodarki morskiej w okresie planu trzyletniego pisaliśmy już wielokrotnie i dlatego dziś omówimy jedynie zasadnicze wytyczne planu sześcioletniego na odcinku morskim.

„Polska Polityka Morska — oświadczył Minister Rapacki omawiając wytyczne naszej gospodarki morskiej — polega na zabezpieczeniu od strony morza warunków postępu gospodarczego tej części Europy, w której imperializm niemiecki świadomie utrzymał zacofanie... wyraża się to w stworzeniu na Bałtyku podstawowego i zabezpieczonego przed dyskryminacją węzła komunikacji morskiej“.

Jasnym jest, że takie postawienie sprawy stało się możliwe dzięki sojuszowi i przyjaźni ze Związkiem Radzieckim, sojuszowi, który podniósł nasz prestiż i znaczenie w basenie Morza Bałtyckiego, dzięki nowemu stosunkowi naszej gospodarki morskiej do jej zaplecza, które stanowią zaprzyjaźnione z nami państwa demokracji ludowej.

Jednym z podstawowych zadań naszej gospodarki morskiej jest konsekwentnie realizowane dążenie do wytworzenia z dwóch odrębnych portów — Gdyni i Gdańska — JEDNEGO ZESPOŁU PORTOWEGO.

Jeśli bowiem w okresie międzywojennym zaczęła zarysowywać się wyraźnie przewaga portu gdyńskiego nad gdańskim, to działo się to na skutek ówczesnego układu stosunków polityczno-gospodarczych. Dziś, gdy Gdańsk mieści się w politycznych granicach Państwa Polskiego, mającego wytyczony wyraźny kierunek swej polityki morskiej, nie może on pod żadnym pozorem pozostać portem drugorzędnym wobec Gdyni. Tymczasem przedwojenny „handicap“ sprawności i nowoczesności portu gdyńskiego. został ponadto zwiększony na skutek zniszczeń wojennych, dokonanych w olbrzymich rozmiarach w porcie gdańskim, oraz wskutek pokaźniejszego tempa i rozmiaru odbudowy urządzeń portowych Gdyni. Czynniki te, jak również zniszczenie miasta portowego Gdańska, tradycje aparatu usług portowych, związanych z przedwojenną Gdynią itp. — złożyły się na większą atrakcyjność portu gdyńskiego. Poza tym przedwojenni maklerzy, spedytorzy, właściciele przedsiębiorstw żeglugowych i inne kapitalistyczne koła portowe, których interesy skoncentrowane były w porcie gdyńskim, usiłowali w pierwszym okresie sztucznie obniżyć znaczenie portu gdańskiego, jako ośrodka odbioru i załadunku towarów. Forsowali oni prymat Gdyni w nadziei, że w porcie gdyńskim uda im się przynajmniej w części zachować dawne, przedwojenne pozycje. Elementy te znajdowały oparcie w posanacyjnych czynnikach, posiadających w tym okresie wpływ na układ stosunków w naszych portach.

Konsekwentna postawa Rządu Ludowego i zdecydowane stanowisko klasy robotniczej Wybrzeża — pokrzyżowały plany niedobitków przeszłości.

Mimo niewątpliwych trudności, wynikających z istotnych różnic struktury i układu geograficzno-fizycznego (technicznego) zdołano usunąć wszelkie przeszkody stojące na drodze do ukształtowania sie z dwóch odrębnych portów — Gdyni i Gdańska — jednego, potężnego zespołu portowego.

Dziś zespól Gdańsk—Gdynia pod względem obrotów wysunął się na pierwsze miejsce na Bałtyku i trzecie w Europie. Dziś porty polskie nie tylko są w stanie zabezpieczyć wszystkie potrzeby gospodarki narodowej, ale spełniają

równocześnie bardzo poważną rolę w obsłudze potrzeb państw zaprzyjaźnionych i znajdujących się w naszym zapleczu portowo-morskim.

Zachodzi pytanie, co umożliwia polskiej gospodarce morskiej zrealizowanie tego, tak bardzo ważnego dla handlu zagranicznego Polski i krajów demokracji ludowej, zadania?

Po pierwsze dzięki nowemu typowi gospodarki — jaka istnieje w państwach stanowiących zaplecze naszych portów, dzięki dużej masie towarowej i poważnemu tonażowi, jakim te państwa dysponują i będą dysponowały (10 proc. udziału w ogólnym handlu światowym) — własny, dogodniejszy dla ich interesów narodowych i bliższy port bazowy, ma kolosalne perspektywy rozwoju.

Po drugie państwa demokracji ludowej wiedzą, że ich nowy port bazowy (przed wojną korzystały one z Hamburga) nie będzie prowadził w stosunku do nich polityki maksymalnego wyzyskiwania swego monopolistycznego stanowiska, polityki ingerowania w wewnętrzne sprawy państwa importującego lub eksportującego, którą prowadziły i prowadzą porty państw kapitalistycznych.

A więc mamy nowy typ stosunków gospodarczych, opartych na wzajemnym zaufaniu, na wspólnym wysiłku, na wzajemnej pomocy, mającej na celu przyśpieszenie rozwoju gospodarczego zaprzyjaźnionych państw.

Jakież są zasadnicze cele naszej polityki morskiej w planie sześcioletnim?

W dziedzinie obrotu masowego należy w pierwszym rzędzie dążyć do eksportu węgla i importu rudy, przy maksymalnym zmniejszeniu kosztów przewozu i przeładunku.

W dziedzinie obrotu i zabezpieczenia handlu zagranicznego drobnicą na najbliższy okres, postulatem naszej polityki morskiej będzie w interesie Polski i całego zaplecza — Gdynia, Gdańsk — portem bazowym.

Budować port bazowy oznacza stworzyć wszelkie niezbędne dla tego portu warunki od strony morza i od strony lądu, a także w samym porcie. Budowanie warunków od strony morza oznacza — stworzenie gęstej sieci linii regularnych, stosujących stawki bazowe (niższe od 20—45 proc.) i łączących naszą bazę z portami bazowymi świata. Tylko wtedy będziemy mogli sobie pozwolić na skoncentrowanie dużej ilości towarów w naszych portach. Wymaga to oczywiście poważnych inwestycji flotowych oraz współpracy z obcymi banderami.

O budowaniu warunków od strony lądu powiedzieliśmy już sobie powyżej. Natomiast stworzenie warunków w samym porcie oznacza przede wszystkim walkę o maksymalne zmniejszenie kosztów przeładunku.

W jaki sposób to możemy osiągnąć? Odpowiadamy: walcząc o jak najkrótszy czas postoju statków w porcie. Czas postoju statku jest największym składnikiem kosztów przeładunku. Dlatego dźwigi i magazyny winny czekać na statek, a nigdy odwrotnie. Dlatego należy dążyć do najlepszego wyposażenia portów, do nieustannego podnoszenia kwalifikacji jego robotników. Powołanie w 1948 roku przedsiębiorstwa przeładunkowego „Portorob" pozwala na należytą organizację pracy w porcie, na jedność administracyjną i organizacyjną, na jedność dyspozycji, a tym samym na sprężystą organizację portów. Taka administracja daje dużą przewagę nad systemem stosowanym w portach kapitalistycznych, które są rozparcelowane pomiędzy poszczególnymi właścicielami i firmami.

Nieustannie rosnące współzawodnictwo, zarówno wśród załóg statków jak i wśród zespołów robotników portowych, które już w ramach planu trzyletniego przyniosło miliony złotych oszczędności i tysiące ton towarów przywiezionych i przeładowanych ponad plan, daje gwarancję, że potrafimy stworzyć należyte warunki w samym porcie.

Przykładem służą nam rekordowe osiągnięcia Floty Handlowej i portów ZSRR, które dzięki współzawodnictwu, maksymalnie skróciły czas przeładunków i przewozów towarów i dały państwu miliardowe oszczędności. Prasa Związku Radzieckiego codziennie publikuje liczne meldunki załóg statków i zespołów portowych ZSRR o wykonaniu, dzięki współzawodnictwu planu, powojennej pięciolatki w ciągu trzech lat i dziesięciu miesięcy.

Opierając się na tych wzorach potrafimy nie tylko wykonać plan 6-letni przewozów i przeładunków, lecz znacznie go przekroczymy. Większość inwestycji związanych z samym portem, zostanie zrealizowana w latach 1952—1953.

Walka o pozycję od strony morza wykracza poza ramy planu sześcioletniego. Nie oznacza to, że modernizacja i usprawnienie pracy w naszych portach ogranicza się do planu sześcioletniego, po wykonaniu którego porty nasze będą już na najwyższym poziomie technicznym, oznacza natomiast wykonanie zasadniczych zadań w modernizacji naszych portów.

Przyjrzyjmy się z kolei cyfrom, jakie plan 6-letni dyktuje gospodarce morskiej.

Przeładunki portów polskich w końcu planu sześcioletniego winny wynosić około 30 mil. ton, przy czym zdolność przeładunkowa winna przekroczyć realnie przewidywany przeładunek. Praktycznie oznacza to, że zespół Gdynia - Gdańsk przesuwa się w tabeli portów europejskich o jedno miejsce wyżej, czyli na drugie miejsce, a zespół Szczecin - Świnoujście ulokuje się na piątym, lub szóstym miejscu.

W okresie przełomowym, tj. w 1952—3 przewiduje się, że Szczecin będzie dysponował urządzeniem węglowym o zdolności przeładunkowej 45 milionów ton i nowoczesnym zespołem przeładunku rudy, o zdolności przeładunkowej 500 ton na godz.

W tym samym czasie wkraczamy w okres rozbudowy floty, a poczynając od roku 1953/54 inwestycje we flocie znacznie przekroczą inwestycje w portach. Założenia planu flotowego są następujące:

a) osiągnąć w 1950 roku zdolność przewozową na ok. 1/3 ładunków drobnicowych przychodzących liniami regularnymi przez nasze porty;

b) osiągnąć zdolność przewozową naszej floty trampowej na ok. 10 proc. ładunków masowych, przechodzących przez nasze porty.

W pierwszym etapie planu 6-letniego główny nacisk będzie położony na tonaż liniowy. W drugim, nacisk przesunie się na rozbudowę tonażu frachtowego, ze szczególnym uwzględnieniem tonażu dalekomorskiego; przy czym duży nacisk położony będzie na linie Dalekiego Wschodu i Ameryki Południowej, oraz tonaż dla linii dowozowych i chłodniczych.

Niezależnie od jednostek budowanych na własnych stoczniach, przewiduje się zakupienie nowego tonażu liniowego i trampowego. W ten sposób tonaż polskiej floty handlowej po potrąceniu tonażu, który wypadnie drogą sprzedaży, wzrośnie do ok. 700 tys. ton.

Nie oznacza to jednak, że zaniedbamy współpracę z innymi banderami.

Większość programu flotowego wykonamy na własnych stoczniach. Wymaga to jednak poważnych inwestycji stoczni Gdyni - Gdańska i rozbudowy stoczni w Szczecinie.

W rybołówstwie przewiduje się osiągnięcia maksymalnej granicy połowów w okresie pierwszych 2 lat. Przemysł rybny otrzyma 200 pełnowartościowych nowych kutrów.

Najtrudniejsze w planie morskim jest zagadnienie kadr. W przemyśle stoczniowym posiadamy kadry robotnicze, z których drogą awansu, wyrosną nawet kadry techniczne. Gorzej w żegludze i administracji morskiej. Wiadomo jest, że w gospodarce morskiej, stosunkowo mała ilość osób, decyduje o milionowych nieraz inwestycjach, lub tysiącach dolarów w dewizach, które można zdobyć lub stracić w jednym dniu. Stąd też troska o nowe kadry, stąd milionowe sumy, które przeznaczono na szkolenie tych kadr.

Kadry składające się z synów klasy robotniczej i pracującego chłopstwa, wychowane w nowych szkołach morskich, gdzie oprócz wiedzy fachowej uczą się prawdziwego patriotyzmu opartego na braterstwie z miłującymi pokój i wolność narodami, opartego na uczuciu najgłębszej miłości do przodującego kraju zwycięskiego socjalizmu, potrafią poprowadzić do dalszego rozwoju pracę naszego wybrzeża, potrafią przyśpieszyć proces przekształcenia Polski w kraj przemysłowo- rolniczo-morski.

Przewiduje się, że liczba zawodowo czynnych w gospodarce morskiej w okresie realizowania planu 6-letniego, wzrośnie o 40 proc.

Takie są zasadnicze wytyczne 6-letniego planu na odcinku morskim. Gwarancją jego wykonania jest przodownictwo klasy robotniczej pod kierownictwem PZPR — przodującej partii ludu polskiego — przebudowa społeczna wewnątrz kraju, przewaga socjalistycznej gospodarki planowej u nas i w krajach demokracji ludowej, rosnący nieustannie masowy ruch współzawodnictwa pracy, będący jednym z głównych motorów wzrostu wydajności pracy i osiągnięć gospodarki, sojusz, współpraca i pomoc gospodarcza wielkiego mocarstwa morskiego — ZSRR.

Ogólnie już dziś możemy powiedzieć, że wykonanie planu 6-letniego da nam możność uchwycenia inicjatywy na morzu, w obronie interesów gospodarki narodowej Polski i krajów zaprzyjaźnionych, że realizując plan 6-letni zapewniamy rozwój naszemu narodowi i narodom państw demokracji ludowej, że przyczynimy się do umocnienia pozycji sił postępu, do umocnienia pokoju na świecie.

ROMUALD WIERZYŃSKI

W 26 – ROCZNICĘ ŚMIERCI WŁODZIMIERZA ILJICZA LENINA

(21 STYCZNIA 1924 R.)

...Wielkość Lenina polega przede wszystkim na tym, że stworzywszy Republikę Rad, tym samym wykazał ciemiężonym masom całego świata w praktyce, że nadzieja na wybawienie nie jest płonna, że panowanie obszarników i kapitalistów nie jest długotrwałe... Wzniecił on tym nadzieję na wyzwolenie w sercach robotników i chłopów całego świata. Tym też tłumaczy się fakt, że imię Lenina stało się najukochańszym imieniem dla mas pracujących i wyzyskiwanych....

...Zachowajcie Iljicza w pamięci, kochając go, studiujcie dzieła Iljicza, naszego nauczyciela, naszego wodza. Walczcie przeciw wrogom wewnętrznym i zewnętrznym i zwyciężajcie ich — jak Iljicz. Budujcie nowe życie, nowy byt, nową kulturę — jak Iljicz. Nigdy nie uchylajcie się w swej pracy od spraw drobnych, albowiem z rzeczy małych powstają wielkie — na tym polega jedno z najważniejszych przykazań Iljicza.

JÓZEF STALIN

NA STRAŻY MORSKICH GRANIC POLSKI LUDOWEJ

Sławomir Sierecki

Kiedy znalazłem się w Nowym Porcie — nad Helem unosiły się wciąż jeszcze bure kłęby dymu, a nad Zatoką huczał bas artylerii. Kilkakrotnie pod samo Wisłoujście podpływał „Leipzig“, strzelając salwami w kierunku lądu. Ostatni atak nastąpił 7 maja, kiedy pod ochroną gęstej mgły faszystowski okręt zbliżył się niemal do samych wybrzeży, otwierając najniespodziewaniej ogień ze swoich dział. Ale mgła rozwiała się, a wówczas nadleciały — entuzjastycznie powitane przez naszych marynarzy — radzieckie samoloty. „Leipzig“ spiesznie zdezerterował z placu boju, ścigany detonacjami bomb lotniczych...

Wybryki „Leipziga“ nie przejmowały zresztą wiele naszych marynarzy, którzy wiedzieli przecież, że wzdłuż całego wybrzeża, z wyjątkiem odciętej jeszcze wówczas kosy Helu — powiewają sztandary radzieckie i polskie — sztandary zwycięskiego II Frontu Białoruskiego, którym dowodził ukochany przez żołnierzy wódz — obecny Minister Obrony Narodowej — Marszałek Konstanty Rokossowski.

Pośród dymiących zgliszcz i połamanych kratownic dźwigów — uwijali się już wówczas marynarze Batalionu Morskiego, ochraniani przez radzieckie lotnictwo, czołgi Brygady Pancernej im. „Bohaterów Westerplatte“ oraz marynarzy Floty Bałtyckiej, z którymi zawarli już serdeczną, żołnierską przyjaźń owej nocy, gdy desantowa kompania Batalionu Morskiego gotowała się do wspólnego z radzieckimi towarzyszami broni — natarcia na Westerplatte.

Był to rok 1945...“

...Tak opowiadał mi o owych pamiętnych dniach kmdr ppor. Henryk Malinowski, jeden z tych, którzy przeszli cały historyczny szlak Batalionu Morskiego — z którego później sformować się miała Odrodzona Marynarka Wojenna.

Chociaż Oddział Historyczny Dowództwa Mar. Woj. dysponuje autentycznymi dokumentami, stwierdzającymi niezbicie

że Marynarka Wojenna narodziła się między Wisłą a Bugiem w określonym dniu, to jednak wydaje mi się, że nastąpiło to znacznie wcześniej. Odrzuciwszy ściśle dane formalne — doszlibyśmy do tego, że kolebką jej były właśnie Sielce i to w tym okresie, kiedy wielki przyjaciel Polski — Generalissimus Stalin — pomógł w tworzeniu Wojska Polskiego, na gościnnej ziemi radzieckiej. W owych dalekich Sielcach, pieszcząc w dłoniach wyprodukowany w zauralskiej fabryce niezawodny automat — żołnierz polski śpiewał „Morze, nasze morze“ i „Płynie, płynie Oka jak Wisła szeroka“...

Dziś nie wydaje się wcale dziwne powiedzenie jednego z żołnierzy Pierwszej Armii, który w granatowym mundurze polskiego marynarza stanął nad brzegiem Bałtyku. Powiedział on: „Zdawało mi się, że dotąd znam geografię, ale widzę, że warto by coś tam zmienić. Wydaje mi się bowiem, jakbym spod zielonych Sielc spłynął Oką wprost aż do samego Gdańska...“

✻

Kiedy ze zgliszcz i ruin, dzięki pomocy niezawodnego sojusznika na złą i dobrą godzinę — Związku Radzieckiego — podnosiła się nowa, odrodzona, ludowa Ojczyzna, do pracy na Wybrzeżu stanęli również ludzie w granatowych mundurach. Nie obyło się bez ofiar. Zginął, zamordowany przez zbirów faszystowskich mat Niziołek, poległi żołnierską śmiercią — por. Moczadło, marynarze — Dora, Lorenc, Sroka, Żebrowski i wielu, wielu innych... Każdy krok w porcie, każdy ruch na morzu — groziły napotkaniem miny.

Zatopione wraki i minowe pola blokowały nasze porty. Nie mieliśmy dość sił i środków, aby usunąć tę przeszkodę.

Ale nie byliśmy sami...

Pamiętamy wszyscy owe zespoły trałowców spod czerwonogwiezdnej bandery, pamiętamy owe dzielne i ofiarne załogi radzieckich okrętów, którym zawdzięczamy faktyczne otworzenie nam Wielkiej Bramy na świat. Nie zapomnimy nigdy bohaterskich radzieckich nurków „Epronu“, którym tak wiele mamy do zawdzięczenia.

Była to pomoc naprawdę sąsiedzka, szczera i bezinteresowna, udzielona natychmiast, w zrozumieniu naszych ogromnych potrzeb, pomoc, jakiej mógł udzielić tylko kraj socjalistyczny, krajowi kroczącemu ku socjalizmowi.

✻

Nasza flota wojenna „zaczęła się“ od astmatycznego kutra o romantycznej nazwie — „Korsarz“. Tak się składało, że kiedy u wybrzeży polskich grasowały jeszcze pod koniec wojny niemieckie okręty — tylko dzięki pomocy radzieckich towarzyszy broni — marynarzy, lotników i artylerzystów — mogliśmy bronić oswobodzonego Wybrzeża.

Nasi dzielni artylerzyści, którzy przywędrowali nad brzeg Bałtyku znad Oki i Bugu — potrafili również nieźle dać sobie radę w walce z jednostkami hitlerowskiej floty, zapisując na swoim koncie niejedno zwycięstwo.

Rewindykowany z Lubeki na początku powojennego etapu — dywizjon trałowców nie mógł niestety spełnić powierzonych Marynarce Wojennej zadań. Nie wiem ile dyskusji nad sytuacją ówczesnej floty zakończyło się bez powzięcia żadnej decyzji... Fakt był faktem... Nie było okrętów!...

Ale znów, jak zwykle, przyszedł nam z pomocą wierny nasz druh — Związek Radziecki. Na podstawie zawartej w Moskwie dnia 19 marca 1946 r. umowy — do portu w Gdyni zawinął zespół, składający się z nowoczesnych, stalowo - szarych — 23 jednostek wojennych. Cały zespół przekazany został Odrodzonej Marynarce Wojennej...

Tylko marynarz potrafi ocenić, co znaczy oddać w czyjeś ręce „jego“ okręt... Zaufać komuś tak dalece...

Zaufano nam i przyrzekliśmy, że zaufania tego nigdy nie zawiedziemy.

✻

Oficer Ludowej Marynarki Wojennej musi być oficerem przodującym, przewyższającym swoją wiedzą i opanowaniem sztuki wojenno - morskiej burżuazyjnych „paniczów“ marynarek krajów kapitalistycznych. Oficerowie nasi muszą być dobrze wyszkoleni w sensie wojskowym i politycznym, muszą umieć szkolić swe jednostki w czasie pokoju i dobrze rozwiązywać zadania bojowe w czasie wojny. Ale zdarzało się często, że synowie robotników i pracujących chłopów, którzy znaleźli się w szeregach Odrodzonego Wojska nie posiadali wykształcenia, którego zdobycie w warunkach sanacyjnych było swojego rodzaju „burżuazyjnym szlachectwem“, możliwym tylko dla wybranych. Dziś Polska Ludowa udostępniła naukę najszerszym rzeszom społeczeństwa. Oficerom Wojska Polskiego otwarto drogę nie tylko do zdobycia świadectwa dojrzałości, ale do studiów na wyższych uczelniach.

Pierwsza promocja w Oficerskiej Szkole Marynarki Wojennej zapoczątkowała tworzenie nowych kadr oficerskich, postawionych na znacznie wyższym od przedwojennego poziomie znajomości wiedzy fachowej, przede wszystkim zaś — kadr świadomych swej roli w społeczeństwie, kadr oficerskich Ludowej Marynarki Wojennej...

✻

Marynarka Wojenna rozrosła się, okrzepła. Kiedy ostatnio brałem udział w manewrach na Bałtyku, kiedy byłem świadkiem sprawnego współdziałania lotnictwa z jednostkami, a jednostek z lądem, kiedy na oczach oficerów sztabowych w drzazgi pryskały holowane tarcze dla artylerii — wówczas dopiero rozróżnić można było olbrzymi wkład pracy, wówczas ocenić można było przemiany, jakie w tak szybkim okresie tutaj się dokonały.

Oto sternik mat Kubicki, który dzielnie spisał się na ćwiczeniach. Oto sygnalista mat Pietrzak, dzięki któremu w porę zauważono i „strącono“ nalatujący na okręt samolot „nieprzyjacielski“. Oto dziesiątki młodych, dzielnych chłopców, wśród których przodujące miejsce zajmują członkowie Partii i ZMP, pociągający swoim przykładem masy bezpartyjnych kolegów.

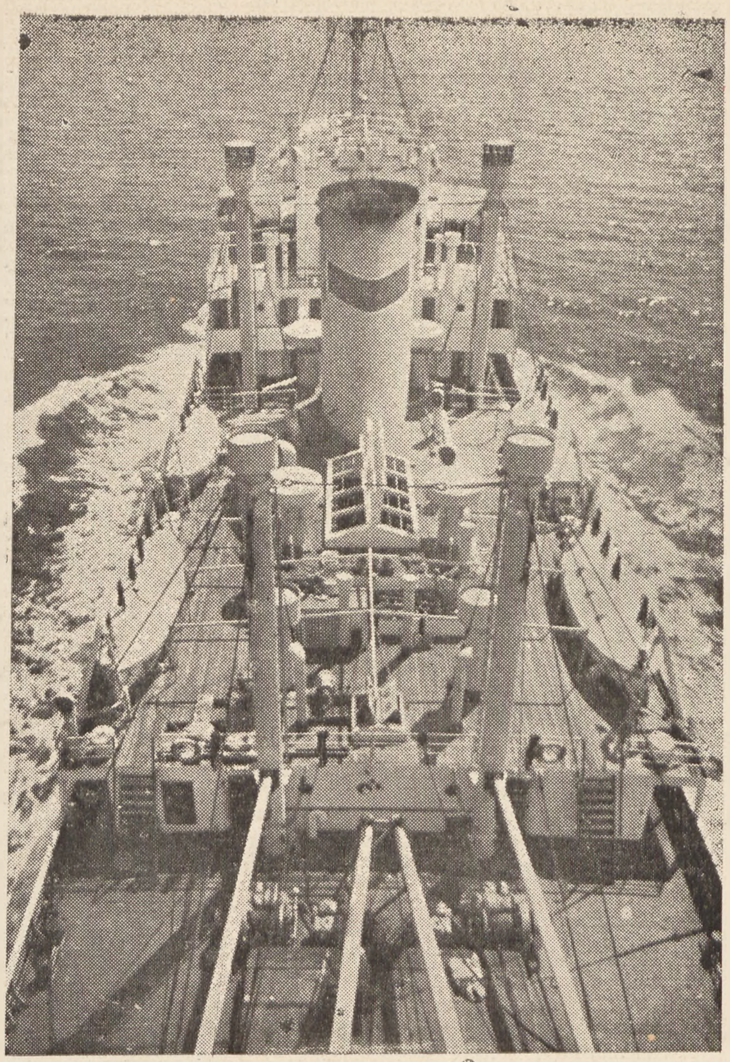
Nad Bałtykiem czuwa straż. Spokojnie może rybak wiązać swoje sieci, stoczniowiec-traser nanosić na arkusze blachy zawiłe profile wiązadeł, a robotnik rekonstruować urok staroświeckich uliczek Gdańska, czy wznosić z entuzjazmem szybkościowce, aby zapełnił je wkrótce, walczący o pokój, wykuwający zręby socjalizmu tłum szczęśliwych ludzi pracy.

SŁAWOMIR SIERECKI

OFENSYWA WOLNOŚCI

W PIĄTĄ ROCZNICĘ WYZWOLENIA POLSKI

Wiosna roku 1945 przyszła na ziemie polskie niezwykle wcześnie, wiosna ta bowiem rozpoczęła się dla naszego narodu wraz z historyczną ofensywą bohaterskiej Armii Radzieckiej, która dnia 12 stycznia tego roku przystąpiła do ostatniego, generalnego natarcia na hitlerowskie Niemcy. Ta potężna, zwycięska ofensywa przyniosła całkowite wyzwolenie naszemu krajowi, aż po Odrę, Nysę i Bałtyk. Jednym z największych i najsławniejszych dowódców tej wielkiej ofensywy, kierowanej przez genialnego Stalina, był nasz obecny Minister Obrony Narodowej i Marszałek Polski Konstanty Rokossowski. Po wyzwoleniu prawobrzeżnej Warszawy, Marszałek Rokossowski objął dowództwo 2 Frontu Białoruskiego z zadaniem współdziałania w wielkiej operacji mającej na celu zniszczenie wojsk niemieckich broniących się w Prusach Wschodnich. Kiedy działająca w ramach 1 Frontu Białoruskiego 1 Armia W.P. zdobywała Warszawę (17. I. 1945 r.) Marszałek Rokossowski uderzył z linii Narwi w kierunku na Mławę, przełamał niemieckie pozycje obronne i wyszedł na dolną Wisłę. Tym manewrem zostało odcięte i okrążone wschodnio-pruskie zgrupowanie niemieckie. Z kolei wojska Marszałka Rokossowskiego skierowały się na zachód, wzdłuż wybrzeża Bałtyku, wyzwalając Gdańsk, Sopot, Gdynię i cały pas Wybrzeża. Rozbijając w zwycięskich walkach na całym froncie rozpaczliwy opór wojsk hitlerowskich, żołnierze radzieccy i walczący obok nich żołnierze polscy, dotarli do Odry i Nysy, przynosząc całkowite wyzwolenie nowej Polsce, Polsce Ludowej. Ta historyczna wiosna, ta wielka, zwycięska ofensywa i bohaterska Armia Radziecka, wyzwolicielka naszego kraju — pozostaną na zawsze w pamięci naszego narodu.



Do Nabrzeża Indyjskiego w Gdyni przycumował m/s „Generał Walter", nasz wielki drobnicowiec oceaniczny. Daleka przebył drogę: 24 czerwca 1949 r. wyruszył on do portów Indii i Pakistanu, inaugurując czternastą z kolei nowootwartą linię regularną polskiej żeglugi. 6 650 koni mechanicznych (taką bowiem siłę posiadają maszyny „Generała Waltera") pomogły statkowi przebyć około 20 tysięcy mil morskich. Wrócił po 5 miesiącach, po to, aby po parudniowym postoju ruszyć ponownie nowo wytyczonym szlakiem. Otwarcie regularnej linii do portów Indii i Pakistanu stanowi nowy, bardzo poważny etap rozwoju naszego handlu morskiego. Poniżej podajemy reportaż z rejsu „Gen. Waltera" w opracowaniu Józefa Balceraka. Zdjęcia wykonał specjalny wysłannik Redakcji „Morza, Marynarza Polskiego" — Florian Staszewski.

Indyjski rejs »GENERAŁA WALTERA«

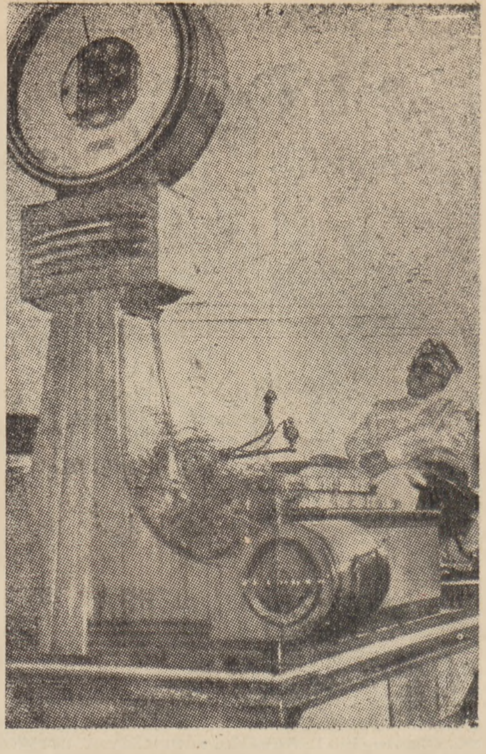
Dobry statek, to jeszcze nie wszystko. Załoga, ludzie, którzy nim kierują — oto serce, oczy i uszy okrętu. „Generał Walter" szczyci się wieloma dobrymi marynarzami, którzy mogą być wzorem dla innych. W pierwszym rzędzie mam tu na myśli bosmana Franciszka Stachyrę, niezmordowanego człowieka pracy, dbającego o statek i ludzi, jak rzadko kto. Ma lat czterdzieści, a już 20 lat pracuje na morzu. Przed wojną przecierpiał za swoje lewicowe przekonania, siedząc w sanacyjnym więzieniu, w czasie wojny zaś spisywał się dzielnie, pływając na statkach „Warszawa" i „Lwów". Wrócił do kraju jako jeden z pierwszych i już w 1945 roku objął w Związku Marynarzy w Gdyni funkcję kierownika kulturalno-oświatowego. Natura jednak ciągnęła wilka do lasu — na statek. Wkrótce też został zaangażowany na „Generała Waltera".

Można sobie wyobrazić radość załogi, gdy w drodze do Indii bosman Stachyra, pełniący poza swą normalną pracą bosmana, również funkcję sekretarza Podstawowej Organizacji Partyjnej, otrzymał depeszę od żony, która mu donosiła, że Prezydent Rzeczypospolitej odznaczył go, jako jedynego spośród marynarzy, orderem „Sztandaru Pracy" I klasy.

Trasa „Generała Waltera" wiodła z Gdyni do Antwerpii, stąd do Neapolu i Port Saidu. Potem był Bombaj, Karaczi, Kalkuta i wreszcie droga powrotna przez Marmo-Goa, Bombaj, Aden, Port Said, Genuę, Antwerpię, Bremę, Hamburg, Goeteborg — do Gdyni...

Bosman Stachyra, odznaczony orderem „Sztandaru Pracy" I klasy (z lewej) oraz II oficer Marian Olejnik na pokładzie m/s „Generała Waltera" w drodze do Indii.

Podczas gdy na stadionie miejskim w Bombaju waży się jeden z najbogatszych ludzi świata, indyjski multimilioner — Aga Khan, czyniąc z tego niemal religijną uroczystość i używając zamiast odważników — kilkunastu skrzynek z diamentami — w portowej dzielnicy któregoś z indyjskich miast, na brudnych nabrzeżach, spotkać można tysiące obdartych i wygłodniałych ludzi. Pracując w najcięższych warunkach, z trudem zarabiają na parę garści kaszy lub ryżu. Oto symboliczny niemal obraz prawdziwych Indii — bez szminki i bez maski...



A teraz chcąc bliżej poznać dzieje owej pierwszej inauguracyjnej podróży, zaglądnijmy do notatek, które w czasie rejsu robił II mechanik, delegat załogowy Związku Zawodowego Transportowców — Romuald Ławrynowicz.

NEAPOL — OCEAN INDYJSKI

9 lipca 1949 r. Opuściliśmy Neapol. Byliśmy pełni wrażeń lądowych, widoku Wezuwiusza, Pompei i wyspy Capri. W Neapolu widzieliśmy więcej nędzy, niż gdziekolwiek indziej. W kraju marshallowskiej pomocy żebrzą tysiące ludzi. Widzieliśmy np. dzieci i kobiety — wyławiające z rynsztoków resztki zielska, mającego im zastąpić włoszczyznę.

17 lipca. Stoimy na redzie Dżibutti, dość daleko od portu. Upał niesamowity, nie ma po prostu czym oddychać. Cała załoga wylega na pokład szalupowy, gdyż w kabinach niesposób wytrzymać. Nikt nie śpi, nikt nie ma apetytu, pochłaniamy tylko olbrzymie ilości herbaty, kawy i lemoniady.

18 lipca. Rankiem przyjechał z lądu przedstawiciel biura okrętowego, przywożąc kilka listów, nadeszłych z kraju do Dżibutti, oraz wiadomość o tym, że formalności ładunkowe zostały już załatwione.

Przejrzysta woda wokół statku roi się od olbrzymich rekinów i płaskich, dużych raji. Motorówka przyholowuje barkę do wyładunku drobnicy. Tutejsi robotnicy — to bardzo sympatyczni, szczupli, rośli, hebanowo czarni Somalisi. Po południu podnosimy kotwicę i wychodzimy z portu, biorąc kurs na Aden.

19 lipca. Port Aden. Chociaż przybyliśmy tu wczesnym rankiem i od razu podnieśliśmy sygnał „Potrzebuję pilota", ten ostatni raczył zjawić się dopiero po 16 godzinach. Przyjmujemy z brzegu rurociąg, tankujemy ropę oraz wodę.

Na Oceanie Indyjskim. Wieje silny muson. Fala wysoka i długa. Statek pracuje ciężko, cały czas kładąc się wachlarzem trzydziestukilku stopni z burty na burtę. Wszystkie nieumocowane w kabinach sprzęty uporczywie starają się znaleźć na podłodze, a przechyły zmuszają nas samych do akrobatyki.

Pomimo silnego musonu, „Generał Walter" rzuca jednak kotwicę na redzie Bombaju w przewidzianym czasie.

„ŚWIĘTY" I MĘTNY GANGES, KALKUTA.

22 września. Jesteśmy przy latarniowcu „Western Channel", w odległości 30 mil od wejścia do Gangesu. Przestrzeń z Karachi do Kalkuty, a więc z Pakistanu do Hindustanu, przebyliśmy w ciągu 6 dni i nocy, pokonując odległość 2 460 mil morskich. Wejście do Kalkuty nie jest łatwe. Bierzemy pilota, który prowadzi nas po torze wodnym, wyznaczonym przez cały rząd latarniowców, boi, tyczek i wiech.

25 września. Po trzydniowym postoju na redzie i oczekiwaniu na swoją kolejkę, otrzymaliśmy radiowe polecenie podniesienia kotwicy i podejścia do pilotowego jachtu „Sand Heads".

Co prawda Hindustan i Pakistan oficjalnie przestały już być kolonią brytyjską, jednakże wszędzie widzi się tutaj Anglików na kluczowych stanowiskach, np. w Kapitanacie Portu, w Urzędzie Celnym, w pilotażu.

Po przybyciu pilota ruszyliśmy w stronę portu.

Ganges to wielka rzeka o szerokim ujściu, przez które toczy się w zieloną, czystą wodę Oceanu Indyjskiego jej brudnożółty nurt, przypominający raczej ścieki kanalizacyjne, niż wody „świętej rzeki". Na wodach Gangesu często płyną nie tylko barki i łodzie. Kilkakrotnie widzieliśmy stada sępów, siedzących na trupach ludzkich, które prąd rzeki unosił ku morzu.

Ocean Indyjski zdaje się bronić przed cuchnącymi, żółtymi wodami „świętej rzeki" i dwukrotnie w ciągu doby siłą swego przypływu wpycha wszystkie brudy z powrotem w jej koryto. Dwa razy w miesiącu przypływy te są bardzo silne.

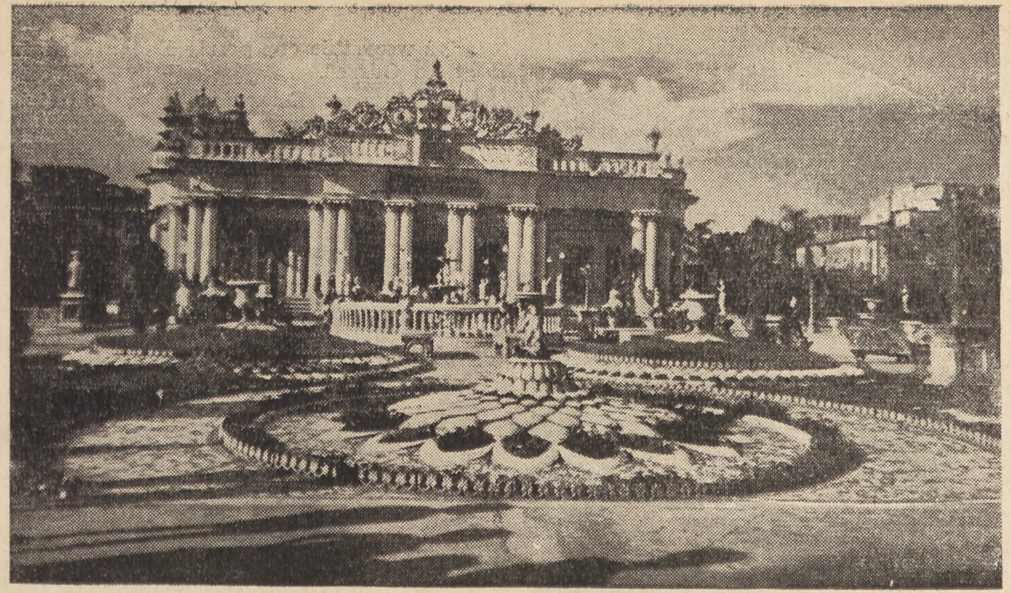
W górę rzeki idziemy z silnym prądem przypływu. Spotykamy po drodze wielką ilość wąskich, długich łodzi rybackich. Ryby są w Indiach drogie: cena kilograma równa się dziennemu zarobkowi robotnika portowego. Po obu stronach rzeki widzimy małe, nędzne lepianki robotników i rybaków hinduskich, oraz okazałe wille i pałacyki angielskich kolonistów i hinduskich nababów. W nadbrzeżnej mgle dymią fabryczne kominy zakładów chemicznych i tekstylnych, które wybudowano tu w czasie minionej wojny. Właścicielami ich są brytyjscy kapitaliści i hinduscy milionerzy. Fabryki te — to ośrodki nieludzkiego wyzysku miejscowych robotników. Religia służy tu klasie posiadającej, hamuje i zabija w zarodku każdą wolną i postępową myśl.

Mówiąc o religii mam na myśli buddyzm, wyznawany przez większość ludów Indii. Jest on rozczłonkowany na szereg zamkniętych sekt, w tym sensie, że wyznawca którejś z sekt i jego potomstwo nie mogą wyjść poza swoje środowisko. Konkretny przykład: istnieje sekta, której wyznawcy zajmują się jedynie rybołówstwem i innego zawodu nie wolno im uprawiać. To samo jest w innych sektach, których członkowie uprawiają inne rzemiosła.

Bolesnym rezultatem tego ustroju społecznego jest ogromna ilość żebraków, postaci będących cieniami ludzi, żyjących bez dachu nad głową, wiecznie głodnych i chorych. Widok tych nieszczęśliwych karykatur ludzkich, skreślonych ręką systemu zacofania, celowo stosowanego przez patronów tego kraju — imperialistów brytyjskich, — raz jeszcze dowodzi słuszności walki o sprawiedliwość społeczną i zniesienie wyzysku człowieka przez człowieka.

26 września. Rozpoczął się załadunek towarów z barek na nasz statek, na wysokości Portu Williams. Obserwujemy hinduskich robotników portowych. Półnadzy, drobni, słabi mężczyźni całymi grupami uwijają się po naszym pokładzie i ładowniach, przesuwając ciężkie bele towarów

Ogólny widok portu w Kalkucie. Na pierwszym planie łodzie miejscowych rybaków, w głębi — „Gen. Walter" (pierwszy z prawej).



A oto drugi, charakterystyczny obrazek z Indii — kraju przepychu i nędzy. U góry: Marmurowy pałac indyjskiego maharadży w Kalkucie. U dołu: Gromada wynędzniałych robotników portowych, ładujących statek metodą sprzed tysiąca lat. Port nie posiada nawet najprostszych urządzeń przeładunkowych. Władcy Indii — rodzimi i obcy kapitaliści — wolą budować marmurowe pałace w Kalkucie i drapacze nieba w Nowym Jorku, niż „wyrzucać“ pieniądze na polepszenie warunków pracy i bytu dla 360 milionów prostych ludzi, żyjących w wyzysku, ciemnocie i nędzy.

i wykrzykując co chwila swoje „e-joos! e-joos!“. Nasz statek stoi na środku rzeki obok dwóch dużych jednostek brytyjskich. Statki te posiadają załogę hinduską, jedynie oficerowie to Anglicy. Z lądem utrzymujemy łączność za pomocą łodzi przewoźniczych, tzw. ding, obsługiwanych przez 3—4 marynarzy.

Przy samym brzegu biegnie asfaltowa szosa, po której przejeżdżają autobusy i za dwa anny można się dostać do miasta. Na ogół środkiem płatniczym w Indiach jest rupia. Rupie hinduskie są ilustrowane wizerunkiem króla brytyjskiego, rupie pakistańskie jednak pozbyły się już tego wizerunku.

Robotnik portowy zarabia średnio do dwóch i pół rupii. Żywność jest tu jednak bardzo droga. Hindusi jedzą niewiele chleba, który można spotkać tylko na stole bogaczy. Najpopularniejsze potrawy hinduskie, to kasza i ryż. Klimat tutejszy sprzyja rozwijaniu się różnych chorób. Cholera, tyfus, dżuma i ospa dziesiątkują często mieszkańców całych połaci kraju. a epidemiom tym sprzyjają skandaliczne warunki sanitarne i nędza mas pracujących. Mieszkaniec Kalkuty nie dziwi się wzmiankom w lokalnej prasie, że „dziś zanotowano w mieście tylko 30 zgonów na cholerę“.

30 września. Jednym z najbardziej typowych przykładów wyzysku człowieka w Indiach jest hinduski rikszarz, który w upalny dzień biegnie godzinami, ciągnąc kołowy wózek z pasażerem. Dziś, gdy zeszedłem na ląd, usłyszałem nagle wołanie jakiegoś rikszarza... po polsku: „Chodź do mnie!“ Fundnąłem mu lody i lemoniadę w pobliskiej cukierni. Rikszarz nazywał się Ali. W czasie wojny służył w piechocie bengalskiej i uczestniczył w walkach pod Monte Cassino. Leżąc w jednym z włoskich szpitali zapoznał się z rannymi żołnierzami polskimi. Tam też nauczył się polskiego języka. Po wojnie wrócił do Kalkuty i za pieniądze, które otrzymał jako odprawę za służbę, kupił sobie rikszę.

Ali opowiedział mi wiele o życiu hinduskich robotników i chłopów. Opowiedział o rosnącej świadomości ludu, który zrywa się do walki o lepsze jutro, o chęci włączenia się do międzynarodowego ruchu klasy robotniczej.

— Takich jak ja, którzy mają własne riksze — powiedział mi — jest niewielu. Bogacze, rozporządzający setką i więcej takich riksz, dzierżawią je biedakom za opłatą 7—10 rupii dziennie, a ci nie zawsze mogą zarobić tę sumę, więc często na głodno muszą przebiegać ulice wielkiej Kalkuty. Taki właściciel używa średniowiecznych sposobów eksploatacji: chcąc się upewnić, że rikszarz nie ucieknie, zmusza go do tatuażu, który w razie ucieczki podnajemcy, ułatwi odnalezienie go.

Na tym kończy się opowieść o indyjskim rejsie „Generała Waltera“ — skreślona według notatek II mechanika, Romualda Ławrynowicza.

„OPIEKUNOWIE“, „DORADCY“ I „MISJE“

Przeglądam przywiezione przez załogę dzienniki angielskie, wydawane w Kalkucie, Delhi, Karachi i Bombaju. Z treści ich wynika, że chociaż kraje Hindustanu i Pakistanu obchodziły w dniu 15 sierpnia już drugą rocznicę tzw. niepodległości, istniejący dawniej stan rzeczy trwa nadal. Ich „niepodległość“ jest tylko nową formą dalszej zależności od metropolii, gdzie oficjalnych gubernatorów i wicekrólów á la Lord Wavell, czy Lord Mountbatten, zastępuje się wszelkiego rodzaju „doradcami“ i „misjami“...

Tygodnik „Time“ z dn. 12. 9. 49 donosi, że wydział zdrowia miasta Bombaju ogłosił makabryczną statystykę, wg której w mieście tym znajduje się 3 200 000 szczurów i że szkody, jakie wyrządza każdy szczur wynoszą 10 rupii tj. trzy dolary. W prasie angielskiej pisze się o wielu „ciekawych“ rzeczach, jakie dzieją się w tych „dziwnych Indiach“, ale przymyka się oczy na najgorsze, wtedy, gdy idzie o zapełnienie konta bankowego. I nie należy się temu dziwić, gdy się przypomni zasadę stosowaną przez imperialistów anglosaskich, a wyrażoną pod koniec ubiegłego stulecia przez francuskiego pisarza Ernesta Renana, w „dziele“ pt. „Reforma umysłowa i moralna“: „... O ile podboje wśród mas równych sobie zasługują na potępienie, o tyle podboje mające na celu uszlachetnienie przez rasy wyższe ras niższych i zwyrodniałych należą do opatrznościowego porządku rzeczy w ludzkości“.

*

Trudno jest o tym wszystkim nie pisać w reportażu z rejsu naszego statku do Indii, skoro ten rejs na dalekie wody Gangesu tak ściśle wiąże się z problemami, istniejącymi w tych krajach. Problemami, które niewątpliwie rozwiąże w niedalekiej przyszłości taki ustrój społeczno-polityczny, który wypowie wszystkim „opiekunom“, „doradcom“, „misjom“, maharadżom i nababom w Indiach nieubłaganą walkę aż do zwycięstwa.

Znikną nieliczni ludzie, którym w Indiach zależy na zacofaniu i nędzy milionów pariasów. Znikną i szczury, o które zatroszczył się „Time“.

TEKST: JÓZEF BALCERAK
FOT.: FLORIAN STASZEWSKI

Przyjemnie jest odpoczywać po pracy w cieniu rozłożystych palm, rosnących nad brzegami Oceanu Indyjskiego. Przekonała się o tym załoga „Generała Waltera“ w czasie pobytu w osadzie rybackiej Vasco da Gama.

NA ODRZAŃSKIM SZLAKU

POR. MAR. STANISŁAW WOLIŃSKI

Początki śródlądowej żeglugi odrzańskiej zaczęły się już w 1945 roku i były tak samo trudne i ciężkie, jak początki wrocławskiego „Pafawagu" czy fabryk bielawskich lub dzierżoniowskich. Pierwsi pracownicy „Żeglugi Odrzańskiej" zaczynali z niczego, mając jako kapitał zakładowy wolę czynu i ponad 1000 zatopionych na całej długości Odry jednostek.

Zwyciężyła jednak wola i czyn. Już w sezonie żeglugowym 1945 roku oddano do użytku ponad 20 barek oraz kilka holowników i barek z własnym napędem. Ponieważ środkowa i dolna Odra były zamknięte dla żeglugi ze względu na wielką ilość zatopionych tam wraków — rozpoczęto przewozy w rejonie górnej Odry. I te pierwsze wysiłki uwieńczył pełny sukces — 15 tysięcy ton przewiezionych towarów — który stał się najlepszym bodźcem do dalszej, jeszcze wytrwalszej pracy nad odbudową taboru. Prowadzono ją wówczas we wszystkich portach rzecznych i na wszystkich stoczniach, jakie stały w tym pierwszym okresie do dyspozycji. Dzięki temu, w roku 1946 przewieziono Odrą ponad 150 tysięcy ton towarów, czyniąc pierwsze próby nawiązania łączności z portem szczecińskim.

Wracał on już w tym czasie do życia, a właśnie jemu miała przecież służyć „Żegluga Odrzańska". Na nią to spadało zadanie połączenia Szczecina z jego najdalszym nawet zapleczem przy pomocy regularnej komunikacji na tej najtańszej magistrali, jaką jest bezsprzecznie Odra. Dlatego też koniecznym było natychmiastowe zorganizowanie oddziału w Szczecinie, nawet mimo istniejących trudności.

Dlatego też „Żegluga na Odrze" rozwinęła w Szczecinie najpierw dział przeładunków. W tym pierwszym okresie Centrala Zbytu Węgla — wówczas Centrala Zbytu Produktów Przemysłu Węglowego — nie miała jeszcze własnego personelu i korzystała z usług „Żeglugi na Odrze". Przeładunki rozpoczęto jedną ręczną winczą, mimo to jednak zaktywizowano całe nabrzeże „Huk". Fakt ten przyczynił się także do szybszego oddania do eksploatacji kilku normalnych dźwigów portowych, znajdujących się wówczas w remoncie, a także do wykorzystania nawet dwu dźwigów na gąsienicach. Rozpoczęto przeładunki na Arsenale i na Kaszubskim, na Górnośląskim i na Starówce (dziś Dunczyca). Przekazanie przeładunków węgla Centrali Zbytu Węgla nastąpiło w roku 1948, lecz „Żegluga na Odrze" zatrzymała sobie do eksploatacji, jako nabrzeże interwencyjne, całe nabrzeże „Huk".

Nie zapomniano jednak o zasadniczym zadaniu przedsiębiorstwa — o żegludze. Wydobywany i remontowany tabor wchodził natychmiast do eksploatacji, stale zwiększając przewozy. Osiągnęły one w roku 1947, mimo katastrofalnej posuchy — Odra miała wówczas zaledwie 70 cm. wody w korycie — cyfrę 100 tysięcy ton i były przez cały czas utrzymane.

Rok następny, 1948, to rok upaństwowienia przedsiębiorstwa, to rok szybkiego i dobrego startu. Charakteryzuje go ponad 400 tys. ton przewiezionych towarów i duża aktywność czynnego taboru. Poważny wpływ miało tu rozpoczęcie współzawodnictwa pracy (początkowo co prawda tylko w dziale przeładunków portowych) — pozwoliło ono jednak uaktywnić wyładowywany w porcie tabor własny. Z drugiej zaś strony współzawodnictwo to wpłynęło dopingująco na inne przedsiębiorstwa i instytucje, związane z pracą w porcie, gdyż wszystkie one poszły śladami „Żeglugi na Odrze".

Wpływ współzawodnictwa w samej żegludze charakteryzują najlepiej cyfry: gdy w roku 1947 jeden trymer potrafił przetrymować 3,5 tony na godzinę, to w roku następnym — dzięki współzawodnictwu — cyfra ta podniosła się do 7 ton na godzinę, a dziś osiągnęła już 8 ton na godzinę.

Przykład trymerów i dźwigowych, pracowników przedsiębiorstwa, stał się bodźcem i dla pozostałych działów.

Rozwija się również coraz bardziej ruch racjonalizatorski. Pomysły składają pracownicy wszystkich działów. Wiele z nich zostało dotychczas urzeczywistnionych, przynosząc przedsiębiorstwu setki tysięcy złotych oszczędności.

Przyglądałem się pracy ludzi z „Żeglugi Odrzańskiej". Widziałem ich codzienny trud na holownikach i barkach, przy przeładunkach, na dźwigach. Widziałem załogi holowników „Kmicic" i „Odra", barki Nr 624 i 600, widziałem zespoły przeładunkowe Jarczewskiego i Nowickiego, patrzyłem, jak sprawnie pracują dźwigowi Nyczkowski, Pachczarek czy Bartyna. Wszędzie widziałem jedno: ofiarną, staranną, twórczą pracę ludzi. Właśnie oni — Jaraczewscy, Nyczkowscy, Bartyny — stworzyli wszystko, co najlepszego posiada „Żegluga Odrzańska". Oni dali jej życie, dzięki nim odnosi ona coraz większe sukcesy, oni stworzyli mocne, realne podstawy dla dalszego, jeszcze lepszego rozwoju. To jest właśnie ich właściwa rola — rola budowniczych, którzy ją dobrze znają i którzy ją dobrze wykonują.

Rozrasta się tabor „Państwowej Żeglugi na Odrze". W eksploatacji znajduje się szereg holowników i kilkaset barek. Przewożą one do Szczecina przeważnie węgiel oraz wyroby przemysłowe, w tym wspólnie z barkami czeskimi ich tranzytową drobnicę, zabierając natomiast ze Szczecina rudę tranzytową dla Czechosłowacji oraz rudę dla naszych śląskich hut.

Dotychczas uruchamiany tabor, to poza nielicznymi wyjątkami jednostki wydobyte z dna Odry i wyremontowane na własnych stoczniach. Ponieważ już dziś, ani stan ilościowy, ani jakościowy nie odpowiada możliwościom rozwojowym przedsiębiorstwa w stosunku do przepustowości Odry i jej portów za- i wyładowczych, zaplanowano na szeroko zakrojoną skalę rozbudowę taboru w ramach planu 6-letniego. Już dziś przeprowadza się renowację, jednak zarówno jedno, jak i drugie zadanie będzie przeprowadzone całkowicie w oparciu o własne stocznie.

Plan 6-letni przewiduje przewiezienie Odrą w roku 1955 ponad 1,5 miliona różnych towarów, co będzie stanowiło około 22% obrotów portu szczecińskiego. Do tego czasu ulegną poprawie warunki nawigacyjne na całej długości Odry. Zostaną usunięte wszystkie bez wyjątku wraki, resztki mostów itp., ustali się i oznakuje tor wodny, co pozwoli nawet na żeglugę nocną.

Trzeba też stwierdzić, że tania, naturalna droga wodna, jaką jest Odra, odgrywa wielkie znaczenie w powiązaniu portu szczecińskiego z jego najdalszym nawet zapleczem — Śląskiem.

Dlatego też „Państwowa Żegluga na Odrze", ważna już w obecnym etapie pracy portu szczecińskiego, nabierze jeszcze bardziej znaczenia. Stała troska Rządu Ludowego i przewidziany rozwój przedsiębiorstwa w najbliższym sześcioleciu wskazują na to, że odegra ono właściwą rolę, że będzie całkowicie przygotowane do podjęcia zadań, jakie przed nim staną w związku z omawianą wyżej sytuacją. Widoczny już dziś, coraz większy rozmach w pracy „Państwowej Żeglugi na Odrze" wskazuje, że nałożone zadania wykona ona należycie.

STANISŁAW WOLIŃSKI

WYPRAWA zawiedzionych nadziei

W ROCZNICĘ POWSTANIA STYCZNIOWEGO

Maksymilian Sierpiński

Historycy nie podają nam dokładnie — gdzie odbywały się wszystkie te narady. Może było to skromne mieszkanie Karola Marksa, może londyńska „kwatera" Mazziniego, najpewniej jednak był to lokal redakcyjny bijącego na alarm „Kołokołu". Historia nie przechowała nam również innych okoliczności tych wydarzeń, ale możemy przypuścić, że na ulicach Londynu leżała wówczas gęsta, żółta mgła, po wilgotnych ulicach przechadzali się groźni konstable, a nad Tamizą niosło się echo uderzeń westminsterskiego Big Benu...

Na redakcyjnym biurku, na którym rodziły się płomienne artykuły, leżała wówczas mapa Europy, a podwójny świecznik rozpraszał mroki — wyłaniając z ciemności srebrną brodę Marksa, niemodny żabot Mazziniego, bladą, skupioną twarz Hercena i zawadiackie błyski oczu zuchwałego zagończyka Łapińskiego.

O czym mówiono? Jaki był temat dyskusji, toczonej z tak wielkim zainteresowaniem?

Zanim odpowiemy na to pytanie — przenieśmy się myślą z mglistego Londynu na ziemie polskie, nad Wisłę. Był to bowiem rok 1863...

✲

Pewnej styczniowej nocy owego roku niezwykły ruch panował na ulicach Warszawy. Tu i tam krążyły patrole wojskowe, czasem padł jakiś pojedynczy wystrzał, słychać było krzyki, jęki i płacz kobiet. To odbywała się sławna „branka" do wojska carskiego, której plan wysunął przywódca rodzimej magnaterii — margrabia Wielopolski. W myśl jego wskazówek, rząd carski przeprowadził pobór rekruta nie — jak dotąd — według losowania, a według spisów. W ten sposób współpracujący z caratem magnaci dokonywali ostatniej próby niedopuszczenia do rewolucji.

Ale gniewu ludu nie powstrzymały ani represje ani jawne gwałty. 22 stycznia powstanie wybuchło... Nie było wówczas jeszcze w Polsce silnej klasy robotniczej, a w istniejących dwóch stronnictwach „białych" i „czerwonych" — chociaż różniły się od siebie pod względem składu socjalnego i metod działania — przeważał element ugodowy.

Początek powstania nie obiecywał nic dobrego; plan wciągnięcia do walki najszerszych mas chłopstwa i powiązania walki narodowo - wyzwoleńczej z rewolucją agrarną — nie został zrealizowany. W szeregach powstańczych najliczniej zjawili się rzemieślnicy, biedota miejska i postępowa inteligencja.

Ziemianie jawnie sabotowali Manifest Styczniowy, znoszący pańszczyznę, hamowali udział chłopów w powstaniu. Polityka „białych" osłabiła rozmach walki, a postępowe stronnictwo „czerwonych" nie potrafiło wprowadzić w życie swych haseł.

Powstanie odbiło się szerokim echem po całej Europie. Pisali o nim Karol Marks i Fryderyk Engels, płomienne artykuły, zamieszczał o nim na łamach „Kołokołu" — Hercen. Na placach boju powstania poległo w szeregach powstańczych wielu dzielnych synów narodu rosyjskiego, walczących „za wolność naszą i waszą" — jak np. kapitan Potiebnia, dowódca oddziału partyzanckiego w Kieleckim — a w samym warszawskim garnizonie wojsk carskich oficerowie-Rosjanie zorganizowali tajny spisek.

Ciężkie błędy organizacyjne nie mogły jednak przynieść zwycięstwa na tym etapie walki...

Ale zanim klęska stała się faktem dokonanym, zanim Powstanie Styczniowe upadło, powróćmy jeszcze do Londynu i posłuchajmy co było tematem dalszych rozmów, prowadzonych w redakcji „Kołokołu".

✲

W czyjej głowie zrodził się ten plan — nie wiemy. Wiemy za to, że duszą jego był Marks i Hercen, oraz grupy polsko-rosyjskiej emigracji.

Tematem dyskusji obecnych na naradzie osób, był śmiały plan zorganizowania pod wodzą Łapińskiego morskiej wyprawy na Morze Bałtyckie, a następnie wysadzenie desantu na Żmudzi, celem dostarczenia broni powstańcom, wzmocnienia ich sił i podniesienia moralnego szeregów powstańczych. Celem zrealizowania planu zakupiono nowozbudowany parowiec bocznokołowy „Ward Jackson", na którego pokład złożono zapasy broni, amunicji i zaokrętowano oddział desantowy, złożony z Polaków, Rosjan, Niemców, Włochów, Francuzów i Węgrów.

Kiedy już wszystko było gotowe do drogi, zjawiła się nieoczekiwana przeszkoda, w postaci żaglowo - parowej dwunastodziałowej korwety rosyjskiej, która rzuciła kotwicę na Tamizie, nieopodal statku powstańców.

Z chwilą zjawienia się carskiej korwety, plan wyprawy upadł prawie zupełnie. Po ewentualnym opuszczeniu portu londyńskiego przez statek powstańczy i wypłynięciu poza brytyjskie wody terytorialne, korweta carska mogłaby go z łatwością zatrzymać, a w razie oporu zatopić. Nie trzeba zapominać, że na „Ward Jackson" znajdowało się tylko kilka działek piechoty, specjalnie przeznaczonych do akcji partyzanckiej na lądzie, a przy poziomie wyszkolenia powstańców bój morski w ogóle nie mógłby wchodzić w rachubę.

W tak krytycznej chwili z pomocą Polakom przyszła wspólna idea walki z caratem, która zespoliła działanie polskich i rosyjskich elementów rewolucyjnych. Najprawdopodobniej w porozumieniu z rosyjskimi patriotami nawiązany został kontakt z załogą korwety, wśród której nie brakło również komórki rewolucyjnej. W rezultacie porozumienia — marynarze rosyjscy uszkodzili maszyny korwety, unieruchamiając ją na dłuższy okres czasu, a „Ward Jackson" wypłynął spokojnie na pełne morze.

Dalszy ciąg podróży — to łańcuch przeciwności i niepowodzeń — bunt angielskiej załogi, sekwestr statku i broni w Szwecji, zdobycie nowego statku i wreszcie nieudany desant na Żmudź, kiedy to w czasie przeprawiania się na brzeg, podczas szalejącego sztormu, utonęło 24 powstańców. Sztorm uniemożliwił wszelką dalszą akcję. Statek powstańców zmuszony był zawinąć do Gotlandu, gdzie załogę i powstańców — internowano.

✲

Zasadniczym powodem tragicznego epilogu wyprawy był fakt, że desant przeprowadzono bez elementarnej znajomości taktyki operacji lądowo - morskiej, a żołnierze biorący w nim udział — nie mieli nawet pojęcia o kierowaniu szalupami.

Operacja ta narobiła jednak wiele hałasu w Europie, a co najważniejsze — ukazała jeszcze raz stanowisko, jakie wobec polskich ruchów wolnościowych zajęli postępowi działacze całego świata z Karolem Marksem na czele, rewolucyjna emigracja rosyjska a nawet prości rosyjscy marynarze, których nazwisk historia nam nie przekazała, a którym przyświecała wspaniała i piękna idea wspólnej walki z caratem, o wolność i braterstwo wszystkich ludzi pracy.

MAKSYMILIAN SIERPIŃSKI

HONG-KONG

Rzeka Pereł jest mętna i żółta. Upadabnia się w ten sposób do osławionej Hoang-Ho, mimo, że nie niesie na swoich falach lessowego błota z Szansi. O tej porze padają tu jednak ulewne deszcze i t, tłumaczy barwę wody. Barwa ta zresztą — w miarę jak płynie z prądem rzeki, staje się bardziej czysta. Kanton zostaje wówczas gdzieś w tyle, a wokół roztacza się szerokie ujście rzeki. Minąwszy wyspę Liutiu, na której czuwa posterunek Chińskiej Armii Wyzwoleńczej i powiewa czerwona flaga Chin Ludowych — ma się widok na otwarte wody Południowego Morza Chińskiego. Gardziel rzeki w ostateczne klamry zamykają dwa cyple — z prawej portugalskie Macao, z lewej — brytyjski Hong-Kong.

Warto przypomnieć, że terytorium to, zdobyte zostało ogniem i żelazem.

Stało się to w dość charakterystycznych okolicznościach. Oto w tym właśnie Kantonie, nad którym powiewają już dziś czerwone sztandary — w połowie ubiegłego stulecia wicekról kantoński Liu-Tse-sü nakazał zniszczenie wszystkich zapasów opium, należących do kupców brytyjskich, a znajdujących się na terenie faktorii europejskiej w Kantonie oraz na statkach, stojących na terytorialnych wodach chińskich. Ponad 20 000 skrzyń opium, wartości około 2 000 000 funtów szterlingów utopili wówczas Chińczycy w nurtach Rzeki Pereł. Ponieważ zakaz przewozu opium istniał w Chinach już od roku 1800 — postępowanie takie należało uznać za słuszne, w myśl wszelkich przepisów prawa międzynarodowego. Ale cóż znaczyły jakieś „prawa" dla brytyjskich grabieżców. Oto w bardzo krótkim czasie u wybrzeży Chin zjawiła się silna flota brytyjska, która zbombardowała porty i wysadziła desanty.

Od tego właśnie czasu Hong-Kong przeszedł pod wszechwładne władanie kapitalistów spod znaku brytyjskiego lwa.

✲

Hong-Kong traktowany jest przez Wielką Brytanię jako ważny ośrodek strategiczny. Ale mit twierdzy kolonialnej prysł ostatecznie w minionej wojnie, i mimo, że garnizon brytyjski wzmocniony został ostatnio do 20 000 ludzi, nie przedstawia on już jednak prawie żadnej wartości. Brytyjscy kolonizatorzy czują się coraz bardziej niepewni na ziemi, obficie zroszonej krwią ofiar imperialistycznej ekspansji. Nawet ziemia nosi tu, jak groźne memento, czerwony kolor krwi. Około 99% dwumilionowej ludności Hong-Kongu stanowią Chińczycy. Rządzi nimi za pomocą policji, wojska i administracyjnego aparatu kolonialnego — nieliczna garstka białych konkwistadorów, mieszkających w luksusowych willach i uczęszczających na „coctail-party", lub do nocnych lokali, gdzie pali się opium, gra w Mah-Jonga i słucha muzyki jazzowej.

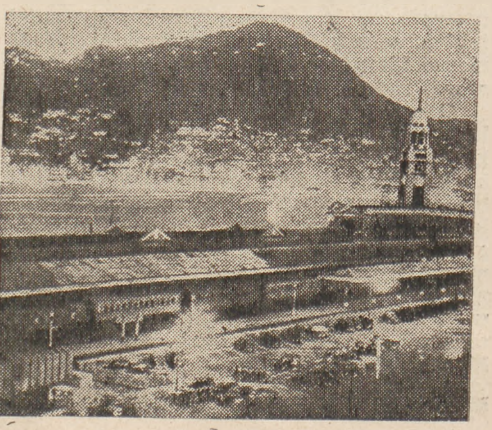
Ale prócz białych najeźdźców i kuomintangowskich bankrutów są jeszcze w Hong-Kongu masy ludowe, które ze wzgórzy „New Territory" widzą poza ufortyfikowaną i pilnie strzeżoną granicą — czerwone sztandary Chin Ludowych.

Łopot powiewających na granicy czerwonych sztandarów nie pozwala spać panu Jardine — prezesowi „Hong-Kong and Shanghai Bank Co", innemu bankierowi — Arturowi Morse, generałowi F. W. Festingowi — faktycznemu dowódcy kolonialnej twierdzy i wielu wielu innym grabieżcom kolonialnym i bankrutom politycznym kliki kuomintangowskiej spod znaku Czang-Kai-Szeka.

W tym czasie, kiedy w tzw. „Happy Valley" w nocnych klubach leje się szampan, ubogi kulis zasypia wtulony w kąt jakiegoś portalu, a na innej ulicy podnoszą z ziemi człowieka, który umarł z głodu, lub którego rodzina nie ma go za co pochować. Normalny tok życia w koloniach.

Ale w tym samym czasie w Kantońskim Domu Ludowym trwa zebranie Komunistycznej Młodzieży Chińskiej. Padają proste, ważkie słowa o miłości ojczyzny, ludu i walce o wyzwolenie spod kolonialnego i rodzimego, kapitalistyczno - feudalnego ucisku... Na stacjach kolejowych sapią potężne lokomotywy... to na front ruszają nowe pułki i dywizje w kierunku na północ i zachód... W pogoń za cofającym się wrogiem... W walce o pokój!

JÓZEF SIERAWA



Ten pan wygodnie rozparty w fotelu i z niepokojem patrzący na doniedawny symbol brytyjskiego panowania nad światem — to niekoronowany władca Hong-Kongu — Artur Morse, prezes banku kolonialnego, ober-wyzyskiwacz miejscowej ludności chińskiej. U dołu: Hong-Kong — miasto białego bogactwa i żółtej nędzy. Obok grupy miejscowych giełdziarzy — umiera z głodu chiński kulis. O jego życie i szczęście walczą żołnierze Chińskiej Armii Ludowej, przeciwko wszystkim Arturom Morse, których żelazna stopa wyzysku i przemocy stanęła kiedyś na chińskiej ziemi.

Pod żaglami Iskry

GDYNIA - LENINGRAD - GDYNIA

kpt. mar. F. J. Walicki

MUZEUM NAJDROŻSZYCH PAMIĄTEK

900 dni trwała obrona Leningradu, 900 dni i nocy na miasto zabytków i muzeów, uniwersytetów i bibliotek sypał się deszcz żelaza i stali. Osiem tysięcy bomb lotniczych, 150 tysięcy pocisków artyleryjskich i ponad milion min — nie złamało bohaterskiej postawy obrońców, stawiających opór czterdziestu dywizjom niemieckim. Trudno jest znaleźć słowa, które by oddały tę wzniosłość i bohaterstwo, jakie w ponurych dniach wojny przejawiło wielkie miasto Lenina.

W sierpniu 1941 roku, gdy walki toczyły się jeszcze w rejonie Pskowa, setki tysięcy mieszkańców Leningradu wyszło na przedmieścia miasta, aby bez wytchnienia, w dnie i noce, budować fortyfikacje obronne. W krótkim czasie wykopano wokół Leningradu 626 kilometrów rowów przeciwczołgowych, wybudowano na ulicach 35 kilometrów barykad, usypano 406 kilometrów zapór ziemnych, zbudowano piętnaście tysięcy schronów bojowych.

W ciągu 900 dni miasto pozbawione było światła, opału i wody. Ponad milion ludzi zmarło z głodu. A jednak Leningrad wytrwał. Niemcy sądzili, że z całą pewnością zdobędą miasto. Wyznaczony został nawet termin pierwszej defilady na jednym z placów Leningradu i ustalono termin bankietu na cześć zwycięstwa w „Astorii". Wydrukowano przepustki na prawo poruszania się po mieście (można je oglądać w Muzeum Obrony Leningradu) i wyznaczono gen. mjr. Knuta (!) komendantem zdobytego miasta. Przewidzieli Niemcy wszystko do najdrobniejszych szczegółów, prócz jednego: siły oporu radzieckich ludzi, ich patriotyzmu i męstwa.

✲

Słynne Muzeum Obrony Leningradu było niestety zamknięte. Przeprowadzano tam remont. Gdy jednak wszedłem do obszernego hallu, pachnącego jeszcze świeżą farbą i powiedziałem, że chciałbym zobaczyć przynajmniej część eksponatów — zadziwiła mnie uprzejmość gospodarzy. Pokazano mi wszystko. Widziałem 125-gramową porcję chleba — dzienną rację żywnościową mieszkańców Leningradu, — widziałem dekret o zdawaniu jadalnych części technicznego wyposażenia fabryk, a więc pasów transmisyjnych, klei i olejów technicznych, widziałem mąkę ze zmielonej skóry. Ponad tym wszystkim widziałem jednak ludzi — bohaterskich obrońców miasta. I właśnie z tego powodu Muzeum Obrony Leningradu niepodobne jest do innych muzeów. Nawet słowo „eksponat" nie bardzo tu pasuje. Wszystko bowiem jest tu powiązane nierozerwalnymi nićmi z żywym światem i żywymi ludźmi.

Przypomniały mi się wtedy słowa znanych publicystów radzieckich Starkowa i Frołowa, przeczytane kiedyś w tygodniku „Ogoniok", a stanowiące fragment dłuższego artykułu, poświęconego wrażeniom, odniesionym przez obu autorów podczas zwiedzania Muzeum Obrony Leningradu: „... Po obszernych i pięknych salach oprowadzał nas kierownik partyzanckiego działu muzeum — Konstanty Karycki. Gdy weszliśmy do sali, poświęconej walkom leningradzkich partyzantów, zobaczyłem rzeźbę, przedstawiającą popiersie młodego, przystojnego człowieka. To, co najbardziej zwróciło moją uwagę, to wielkie podobieństwo do kogoś, kogo już kiedyś widziałem. Spojrzałem na mego przewodnika. Stał za mną i uśmiechał się. Tak, podobieństwo było niezwykłe. Podszedłem do marmurowego popiersia i przeczytałem: Konstanty Karycki — dowódca partyzanckiej brygady — Bohater Związku Radzieckiego..."

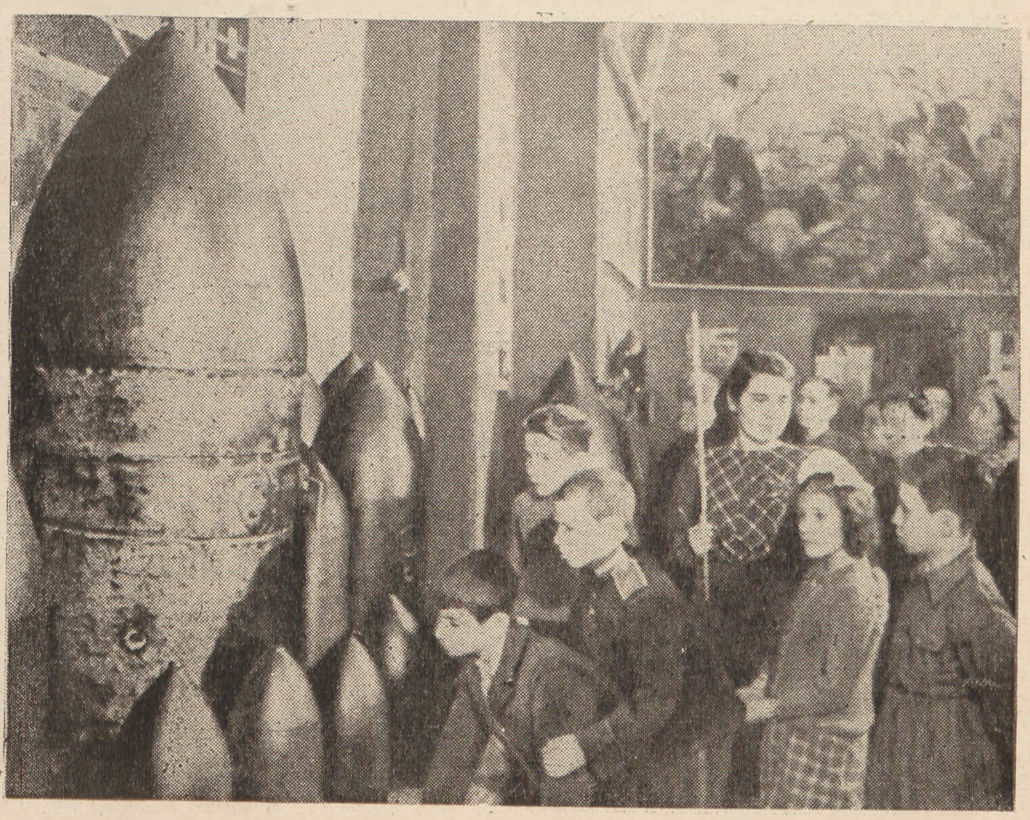
Tak to, za każdym przedmiotem, za każdym dokumentem i eksponatem w tym najdziwniejszym chyba z muzeów — wyłania się obraz żywego człowieka i jego czynów. Obraz leningradczyka.

900 dni i nocy próbowali niemieccy faszyści zniszczyć jego miasto. 900 dni i nocy zużyli oni na planowe bombardowanie najwspanialszych pomników kultury i sztuki. Miasto, które na przestrzeni całej swej historii ani razu nie widziało obcego najeźdźcy — chociaż wiele razy stał on już na jego przedpolach — i tym razem odniosło zwycięstwo.

Dziś, dzięki bohaterstwu i poświęceniu leningradzkich robotników, dzięki niezwykłemu wysiłkowi wszystkich mieszkańców — zagoiły się już rany, zadane miastu przez wojnę. To, o czym marzyli obrońcy Leningradu w czasie długich dni i bezsennych nocy blokady — spełniło się. Leningrad żyje. Znowu uśmiechają się leningradzkie dziewczęta, tętni życiem leningradzka ulica. Rosną nowe fabryki i warsztaty, magazyny i stocznie. Otworzyły się szeroko bramy sal koncertowych i teatrów, domów kultury i parków odpoczynku.

Gdy wychodziłem z muzeum — był już wieczór. Cichy, ciepły, wrześniowy. Tysiącami świateł przywitała mnie srebrna wstęga Newy. I gdy idąc wzdłuż jej granitowych nabrzeży dochodziłem do mostu Lejtenanta Szmidta, skąd widać już było wyraźnie smukłą sylwetkę „Iskry" — zdawało mi się, że słyszę, jak tuż za mną, za moimi plecami, równo i spokojnie, pełną piersią leningradzkiej nocy, oddycha wielkie, wspaniałe miasto.

KPT. MAR. FRANCISZEK WALICKI



Muzeum Obrony Leningradu. Niemiecka bomba lotnicza o wadze 1000 kilogramów, znaleziona i rozbrojona na terenie szpitala im. Erysmana 1 października 1941 r.

Kolumbowie POŁUDNIA

Aleksander Klimczak

W słoneczny, piękny dzień 18 lipca 1819 roku, przy jednym z nabrzeży portu w Kronsztadcie panował niezwykle ożywiony ruch. Załogi dwu, stojących obok siebie żaglowców, szybko uwijały się po pokładzie statków, a dokładne i staranne przygotowania świadczyły o tym, że obydwa żaglowce „Mirnyj" i „Wostok" szykują się do jakiegoś dalekiego rejsu. Dowódcy obu statków, komandor Tadeusz Bellingshausen oraz kapitan Michał Łazariew osobiście kierowali przygotowaniami, zdając sobie sprawę, że wyprawa, którą za chwilę rozpoczną, będzie ekspedycją pełną trudów i niebezpieczeństw. Celem zamierzonej ekspedycji było bowiem odnalezienie tego lądu, którego daremnie w połowie XVIII wieku szukał James Cook. O istnieniu tego lądu wyrażano jak dotąd jedynie teoretyczne przypuszczenia, nieoparte żadnymi konkretnymi dowodami.

O godzinie 6 wieczorem „Mirnyj" i „Wostok" gotowe do drogi podniosły kotwice. W tym czasie, kiedy oba żaglowce niknęły na horyzoncie, kierując się ku nieznanemu i dalekiemu Południu, nikt jeszcze nie przypuszczał, że w wyniku owej historycznej wyprawy na mapach zjawi się nowy kontynent, szósta część świata — Antarktyda.

*

Trzy miesiące trwał już rejs od chwili, gdy statki ekspedycji Bellingshausena opuściły brzegi Brazylii, idąc w kierunku tych okolic Południowego Oceanu Lodowatego, do których jak dotąd nie zdołał dotrzeć jeszcze żaden człowiek.

Jednostajność krajobrazu była nie do zniesienia monotonna. Rzadko kiedy tylko monotonię tę urozmaicała zorza polarna, nie tak może olbrzymia, jak to się zdarza widzieć w północnych okolicach podbiegunowych, ale za to bardziej różnorodna.

Pewnego razu, kiedy w nocy padał gęsty śnieg i dął porywisty wiatr, zajaśniała rzadko spotykana zorza: całe niebo pokryte było promiennymi pasami, które mieniąc się najróżniejszymi barwami, przebiegały z południowego horyzontu na północny. Zorza ta, oświetlając przestrzeń o promieniu 5—6 mil, dawała możność wykreślenia bezpieczniejszego kursu wśród pól lodowych.

W ostatnich dniach 1819 roku ekspedycja dotarła do wyspy Południowa Georgia. Przebywając w tym rejonie, Bellingshausen przypuszczał, iż w pobliżu znajdują się i inne lądy.

Przypuszczenia jego okazały się słuszne. Żeglarze rosyjscy odkryli tu wyspę Annenkowa, a wkrótce potem i szereg innych wysp, jak Wysoka, Zawadowskiego, Leskowa.

Po dokonaniu tych odkryć i zaznaczeniu wysp na mapie, ekspedycja ruszyła w dalszą drogę. W pierwszych dniach stycznia 1820 roku, mimo niebywałych trudności spotykanych niemal na każdym kroku, Bellingshausen, idąc wciąż na południe, doszedł do 69° i 21 min. szerokości południowej, docierając tym samym do peryferii kontynentu Antarktydy. Przed zdumionymi żeglarzami ukazały się wysokie ciemne wzgórza, ciągnące się ze wschodu na zachód.

Po bliższej obserwacji, stwierdzono ponad wszelką wątpliwość, iż były to wybrzeża poszukiwanego lądu. Miejsce, w którym przebywała w tym czasie ekspedycja, było najdalej wysunietym na południe punktem, do którego dotarła rosyjska wyprawa.

Bellingshausen, nie zadawalniając się bynajmniej odniesionym sukcesem, zamierzał pójść dalej, aby obejść dookoła odkryty przez siebie kontynent. W krótki czas po pierwszym zetknięciu się z kontynentem antarktycznym, ekspedycji udało się ponownie dotrzeć do wybrzeży owego lądu. Fakt ponownego zetknięcia się z Antarktydą utwierdził Bellingshausena w przekonaniu, iż w tym wypadku ma on do czynienia nie z małymi wyspami, a z olbrzymim lądem.

Wydawało się rzeczą na owe czasy zbyt trudną obejść cały ląd bez zachodzenia do portu. Dlatego też Bellingshausen,

Z lewej: Dowódca ekspedycji Tadeusz Bellingshausen.
Z prawej: Dowódca statku „Mirnyj" — Michał Łazariew.

nie zmieniając w zasadzie pierwotnego planu, postanowił zajść do Sydney w Australii dla dokonania naprawy, uszkodzonych kilkakrotnie przez potężne kry lodowe, żaglowców, oraz celem uzupełnienia wyczerpujących się zapasów, aby następnie rejs kontynuować dalej.

W końcu marca 1820 roku zbliżono się do brzegów Tasmanii. Temperatura szybko się zmieniała. Barometr podnosił się, a zwabiona słońcem załoga wyległa na pokład.

30 marca o godzinie 11 przed południem statki rzuciły kotwicę na redzie portu Sydney.

Kilkumiesięczny postój w zacisznym porcie odprężył wszystkim nerwy, toteż z nowym przypływem energii rozpoczęto drugi etap owego rejsu.

W pierwszych dniach po wyjściu z portu panowała przepiękna pogoda. W miarę zbliżania się do kręgu polarnego robiło się coraz chłodniej. 17 listopada zbliżono się do wyspy Macquarie, której wygląd zdziwił wszystkich z uwagi na to, że była ona pokryta zielenią w miejsce oczekiwanych tu śniegów i lodów.

27 listopada statki minęły 60 stopień szerokości południowej, wchodząc na wody Południowego Oceanu Lodowatego. Następnego dnia natknięto się na lód nie do przebycia, wobec czego zmieniono kurs na wschód, mając zamiar obejść ową przeszkodę.

2 grudnia panowała silna burza. Na skutek gęsto padającego śniegu i panującej mgły, statkom co chwila groziło niebezpieczeństwo rozbicia się o górę lodową. Żagle i takielunek były pokryte grubą warstwą lodu. Przy najlżejszym ruchu, lód całymi kawałami padał na pokład. W ciągu wielu dni statki nie widziały się wzajemnie i nie słyszały swoich sygnałów. Załoga miała wszelkie podstawy, aby w każdej chwili oczekiwać awarii. W końcu jednak wiatr zelżał, niebo przejaśniło się, a marynarze nie ukrywali swej radości, że tym razem udało im się uratować.

Jeśli to prawda, że polarne morza obu półkul nie witają życzliwie człowieka, to nie oznacza to jeszcze, że są one martwe i puste. Na obszarach tych przebywa bogata fauna. Morsy, foki, wieloryby i rozliczne gatunki ptaków — są stałymi mieszkańcami tych okolic. Szczególnie ptaki swoją liczebnością zdumiewały podróżników. Siedziały one na najmniejszych nawet krach, a wielkie lodowce były pokryte gęstą chmarą ptactwa. Podczas przechodzenia statków ptaki te z wielką wrzawą zrywały się z miejsca, jak gdyby radując się z przybycia gości.

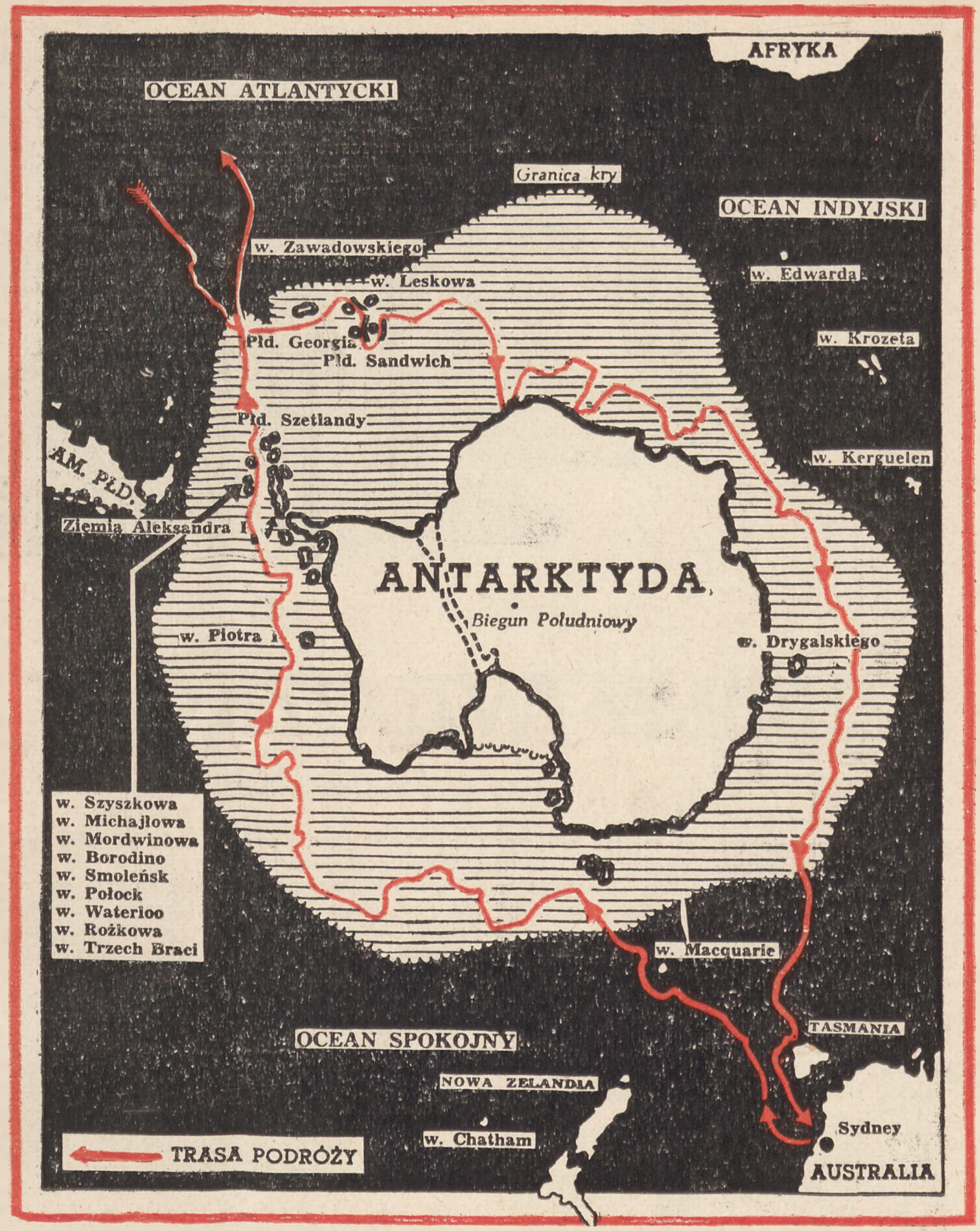
Przy pomyślnym południowo-zachodnim wietrze żaglowce szły na wschód, skłaniając się nieco na południe i torując sobie drogę pośród pływających lodów. 13 grudnia o godzinie 8 wieczorem podróżnicy po raz czwarty przeszli południowy krąg polarny i w tymże dniu mieli przyjemność rozkoszowania się słońcem, które o północy oświetlało horyzont.

Przechodząc wśród pól lodowych nie tracono nadziei, że wkrótce się one skończą, tymczasem jednak stawały się one coraz gęstsze i w końcu, 14 grudnia, o godzinie 3 po południu, pola lodowe przeobraziły się w szczelną i silną przegrodę, zamykającą dalszą drogę we wszystkich kierunkach za wyjątkiem północy.

Mimo stałej obserwacji wachtowych, statki nie uniknęły kilku poważnych uderzeń, które spowodowały uszkodzenie rufy. Szczególnie niebezpieczna sytuacja stawała się w okresie mgły.

Dzień 10 stycznia 1821 roku zgotował wszystkim podróżnikom radosną niespodziankę. O godzinie 5 po południu ujrzano na horyzoncie szary punkcik, który po bliższej obserwacji okazał się brzegiem nieznanego lądu. W promieniach słońca nadbrzeżne skały i wzniesienia coraz wyraźniej rysowały się czarną linią wśród śnieżnej bieli.

Trudno jest słowami wyrazić tę radość, która opanowała wszystkich. Okrzyk: „Ląd! Ląd!“ — przechodził z ust do ust.



Po dłuższej podróży pośród jednostajnej białej pustki, ów entuzjazm był całkowicie zrozumiały.

Nowoodkryty brzeg wzbudził u wszystkich nadzieję na dokonanie dalszych odkryć. Trudno było bowiem przypuszczać, żeby na tak olbrzymiej przestrzeni wody znajdowała się tylko jedna wyspa. Dookoła nowoodkrytego lądu znajdowały się pola lodowe, co jednak nie uniemożliwiło naniesienia wyspy na mapę. Wyspie tej nadano nazwę Piotra I — od imienia twórcy rosyjskiej floty.

17 stycznia ponownie ujrzano ziemię. Cypel ciągnący się ku północy kończył się wysoką górą, oddzieloną pochyłością od innych wzgórz. Na południe ziemia ciągnęła się tak daleko, jak tylko sięgał wzrok. Pola lodowe nie pozwoliły na obejście dookoła wyspy, wobec czego Bellingshausen zaznaczył na mapie jedynie widziany brzeg, nazywając go wybrzeżem Aleksandra I. Upewniwszy się co do niemożności obejścia nowoodkrytego lądu, Bellingshausen postanowił wziąć kurs na Południowe Szetlandy. Miał on zamiar sprawdzić, czy ląd ten jest kontynentem, czy też wyspą. Znamiennym było, iż żeglarze, którzy w ciągu 200 lat obchodzili Ziemię Ognistą, nie podejrzewali nawet, iż na południe znajduje się również ląd. W 1819 roku kapitan angielskiego brygu Smith, walcząc z niepomyślnymi wiatrami nie dopuszczającymi go do Ziemi Ognistej, przypadkowo natknął się na Południowe Szetlandy, nie zaznaczając ich jednak na mapie.

24 stycznia oczom podróżników ukazały się zarysy lądu. Pragnąc przekonać się czy są to Południowe Szetlandy, Bellingshausen skierował się na północny-zachód i przekonał się, że jest to wyspa, a nie kontynent. W dalszym ciągu podróży odkryto inne wyspy. W ten sposób udowodniono, że Południowe Szetlandy są całym archipelagiem. Na mapie pojawiły się nowe lądy, które dla uczczenia bojów z Napoleonem nazwano: Borodino, Smoleńsk, Berezyna, Połock, Mały Jarosławiec i in.

W następnych dniach odkryto dalsze wyspy: Trzech Braci, Rożkowa, Mordwinowa, Michajłowa i Szyszkowa.

Ponad 14 tygodni przebywano już w surowym i chłodnym klimacie południowego kręgu polarnego. Pora roku, która się właśnie zbliżała, była najburzliwszym okresem w tych okolicach. Z uwagi na to, oraz ze względu na konieczność dokonania remontu na obu statkach, Bellingshausen postanowił ruszyć w drogę powrotną.

27 lutego ujrzano Rio de Janeiro, dokąd przybyto dla dokonania napraw obu żaglowców.

28 czerwca „Mirnyj" i „Wostok" ponownie podniosły kotwice, a 24 lipca oba żaglowce znalazły się w macierzystym porcie — w Kronsztadcie.

Cały rejs trwał ogółem 751 dni, z których na kotwicy spędzono 224 dni. Pod żaglami znajdowano się w ciągu 527 dni, a statki pokonały przestrzeń dwa i pół razy większą od długości równika. Rezultatem rejsu było odkrycie szóstej części świata — Antarktydy oraz 29 wysp i jednego koralowego atolu.

ALEKSANDER KLIMCZAK

SZKOŁA WILCZKÓW MORSKICH

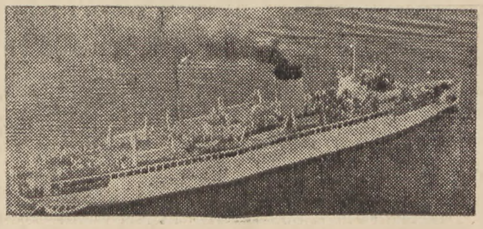
kpt. mar. Stanisław Biskupski

To nawet dobrze, że te, tak skromne sale wykładowe wyglądają właśnie tak, jak wyglądają. Ale nie o samym sprzęcie tu mowa. Chociaż i ten z wyglądu surowy i twardy stanowi jak gdyby jeszcze jedno uzupełnienie tej oryginalnej szkoły, w której wszystko, nawet... widok z okna nie jest bynajmniej przypadkiem, a przeciwnie — ma swój wyraźny cel.

Spójrzcie bowiem na zewnątrz: oto do pogrążonego we mgle portu wpływa jakiś statek, idący prawdopodobnie z dalekiego rejsu, tuż przed nim toruje mu drogę holownik, puszczając ciemne kłęby dymu z wysokiego komina. Korowód ten przechodzi obok, znika na moment i za chwilę zobaczymy go z przeciwległego okna w pobliżu sterczących w górze szkieletów stalowych dźwigów, które są już gotowe do rozpoczęcia swej normalnej pracy nad wyładunkiem przywiezionego towaru.

Czyż tego rodzaju „oprawa dekoracyjna" nie stwarza idealnej wprost atmosfery w szkole, w której przedmiotem nauczania jest właśnie i trud dalekich rejsów, i przeładunek, i pilotaż, i nauka o morzu, i wiedza okrętowa? Jakże wiele teoretycznych założeń wygłaszanych przez wykładowców może znaleźć niemal natychmiastowe praktyczne potwierdzenie dzięki nieraz jednemu spojrzeniu przez okno.

I dlatego właśnie, bardzo dobrze się stało, że Szkoła Jungów mieści się na „Beniowskim" — na statku, który jeszcze rok temu pływał w żegludze kabotażowej na linii Sopot-Szczecin. Można by śmiało powiedzieć, że dla „Beniowskiego" owo „wycofanie z obiegu" nie stanowi degradacji, a nawet wręcz przeciwnie — statek zyskał na swej godności stając się szkołą, która wychowuje młodych wilczków morskich.



s/s „Beniowski"

Wszystkim w kraju a na Wybrzeżu w szczególności znane są dobrze sylwetki młodych chłopców, którzy na granatowych marynarskich mundurach z dumą noszą inicjały „SJ" — Szkoła Jungów.

Kimże są owi adepci wiedzy morskiej i skąd przybyli na Wybrzeże?

Kim są? Trudno by na to odpowiedzieć jednym zdaniem. Bo Janusz Grygiel jest np. półsierotą, synem robotnicy z Warszawy, Duriasz Ryszard pochodzi z Zagrza i jest również półsierotą, a matka jego pracuje jako robotnica rolna, Jastrzębski Marian zaś przywędrował do Gdyni aż z Bochni, gdzie ojciec jego pracuje jako robotnik kolejowy.

Janusz Grygiel ma oczy ciemne i jest niewysokiego wzrostu. Poza tym jest stosunkowo wątły. I to było właśnie przyczyną wielu jego zmartwień i kłopotów, kiedy rozpoczynał starania o przyjęcie do Szkoły Jungów. Strach miał tu jednak wyjątkowo duże oczy — Janusz okazał się zupełnie zdrów i silny, a świadomość tego, że fizycznie jest zdolny do służby na morzu dodała mu jeszcze więcej energii.

Kiedy stoi teraz przede mną i opowiada mi o swoim pobycie w szkole, widzę, że w nowej swej roli czuje się doskonale. Pewnie — z początku tak jemu, jak i wielu innym jego kolegom trudno było przyzwyczaić się do szkolnej dyscypliny i do nowych warunków życia panujących na statku. Ale każdy dzień robił swoje. Dziś już, chłopcy tworzą wspólnie jedną wielką rodzinę żyjącą w zgodzie i harmonii.

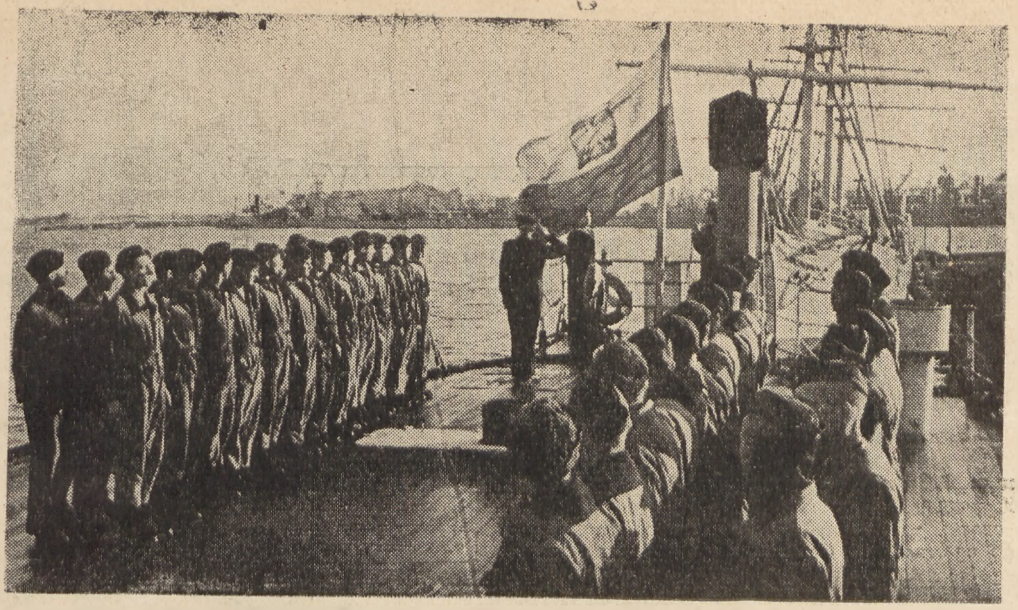
— Chcielibyście więc zostać oficerem w Marynarce Handlowej? — zadaję nagle pytanie Januszowi.

Odpowiedzi jednak nie potrzebowałem słuchać. Wystarczyło mi spojrzeć w oczy Janusza, które zawierały stanowczą, zdecydowaną, potwierdzającą odpowiedź. Zdaje on sobie sprawę, że dano mu szansę, której nie mógłby mieć przed wojną.

Tę szansę trzeba mocno złapać w garść i nie wolno jej zmarnować!

Nie ma chyba takiego obszaru w Polsce, który by nie miał w Szkole Jungów swego przedstawiciela. Czyż jest w tym coś dziwnego? Chyba nie. Pokażcie mi bowiem chłopca, który by nie marzył w swej młodości o służbie na morzu. Tylko, że do niedawna jeszcze — przed wojną — u wielu z nich na marzeniach tych kończyło się wszy-

Malowanie potężnego komina (patrz zdjęcie z lewej) nie jest rzeczą łatwą. Ale uczeń Szkoły Jungów musi poznać każdą pracę. Po zajęciach zaś przyjemnie jest odpocząć w gronie kolegów. (Zdj.: K Komorowski).



stko. Trzeba było pozostawić w spokoju wszystkie myśli o zdobyciu niedostępnego zawodu, zarezerwowanego dla wybrańców i wziąć się do pierwszej lepszej roboty, której znalezienie było w dodatku wygraniem wielkiego losu na loterii.

Dzisiaj ci chłopcy, którzy siedzą w sali słuchając wykładu nie mają powodu snuć nierealnych marzeń. Ustrój Polski Ludowej dał im warunki na urzeczywistnienie ich pragnień i wystarczy tylko ich własny wkład pracy, aby stali się tym, czym chcą.

A jak zauważyłem podczas pobytu na „Beniowskim", chęci tej nie brak u nikogo. Nie znaczy to oczywiście, że wszyscy uczą się jednakowo dobrze. Zapas wiadomości, z którym przybyli do szkoły był niejednolity, a i zdolności indywidualne też wiele znaczą. Ale fakt że okrągłe 100% uczniów jest członkami ZMP świadczy o tym, że wszyscy oni chcą pracować i to pracować dobrze.

To prawda, że w pierwszych latach po wojnie do Szkoły Jungów napływała różna młodzież. Wielu było takich, którym służba na morzu wydawała się niczym innym, jak tylko przyjemnym spacerkiem do nieznanych lądów. Ci jednak po pierwszych praktycznych lekcjach wiosłowania szybko przekonywali się, że praca na morzu nie jest łatwa i że... nie wystarczyłoby im sił, aby marząc jedynie, dopłynęli kiedykolwiek do owych dalekich mórz i lądów. I ci odpadali, wracali na ląd aby kształcić się w bardziej odpowiednim dla siebie zawodzie.

Ci zaś którzy pozostali w Szkole, dokładają wszelkich starań, aby nie stracić tej szansy, którą im dała Polska Ludowa. W Szkole Jungów kształcą się dziś marynarze i oficerowie nowego typu ludzie, którzy są świadomi swych obowiązków wobec Ludowej Ojczyzny. Wiedzą oni, że ugruntowując patriotyzm trzeba stale rozwijać poczucie solidarności z walczącymi o pokój i wolność masami pracującymi całego świata, w szczególności zaś należy rozwijać uczucie gorącej przyjaźni do narodów Związku Radzieckiego.

Uczniowie Szkoły Jungów zdają sobie bowiem doskonale sprawę z tego, że jeśli dziś zamiast wąskiego korytarza gospodarujemy na przeszło pięciusetkilometrowym wybrzeżu jeśli dziś na morzu, na stoczniach, w portach, zakładach pracy Wybrzeża, robotnik, chłop, marynarz i stoczniowiec zaczynają nową, socjalistyczną przyszłość naszej Ojczyzny, to zawdzięczamy to przede wszystkim słusznej polityce obozu demokracji której podstawą jest sojusz ze Związkiem Radzieckim. Stąd też i marynarze floty ZSRR stają się przykładem dla naszych młodych wilczków morskich, którzy tak często w nauce czy też w pracy sięgają do wzorów i doświadczeń radzieckich marynarzy.

Ale wróćmy do sali wykładowej, od której zaczęliśmy odwiedziny na „Beniowskim". Właśnie odbywa się wykład z zakresu wiedzy o morzu. Padą pytanie na temat passatów. Odpowiedzi kolejno wywoływanych uczniów określają charakterystykę tych wiatrów, przyczyny i miejsce ich powstawania.

W następnej sali uczeń Bałka powoli wylicza wszelkie znane mu rodzaje kotwic, wyszczególniając ich wady i zalety. Wiadomości z dziedziny wiedzy okrętowej cieszą się szczególnym zainteresowaniem. Stąd też prawdopodobnie stosunkowo mała ilość odpowiedzi błędnych.

Przybyszowi z zewnątrz trudno oprzeć się wielu rozlicznym wrażeniom w czasie zwiedzania tej oryginalnej szkoły. Podczas, gdy w wielu uczelniach rolę pomocy szkolnych spełniają poszczególne modele — tu sama szkoła mieści się jak gdyby w modelu wykonanym z najdrobniejszymi szczegółami w skali 1 : 1. W tym też modelu-szkole odbywają się zajęcia praktyczne od szorowania pokładu począwszy a na zawieraniu praktycznej znajomości z maszynownią skończywszy.

Ale „Beniowski" to nie tylko szkoła i nie tylko model — to jednocześnie i internat dla uczniów. Dawne kabiny pasażerskie mieszczą dziś pasażerów, odbywających nielada rejs — rejs do takiego awansu społecznego, o którym przed wojną nie mogliby nawet marzyć.

Czyste, schludne i ciepłe kabiny zawierają najniezbędniejsze umeblowanie i sprzęt. W szafkach wiszą czyste mundurki wyjściowe, na półkach książki, obok koje starannie zaścielone.

Oprócz indywidualnych pomieszczeń dla uczniów, jest również i świetlica, w której można wypocząć po nauce, spędzając czas na kulturalnej rozrywce. Osobna sala poświęcona jest na naukę własną.

Wszystko to nie oznacza, iż uczniowie mając wszelkie udogodnienia na miejscu „nie wychylają nosa" spoza „Beniowskiego". Robotnicy portowi znają młode twarze „wilczków morskich", którzy nieraz przybywają im z pomocą przy przeładunkach, bądź też przy trymerce. Korzyść jest wówczas obopólna — spracowane ręce robotnicze wypoczną nieco przy współpracy młodych mięśni, a młode umysły nauczą się wiele od starych „wyg", które już z niejednego... luku wygarniały ładunek. A że w międzyczasie powstanie wzajemna nić sympatii i zaufania — to trzeba by już chyba zapisać na korzyść obu stron.

Szkoła Jungów trwa tylko jeden rok. Po roku zdolniejsi mogą przejść do Szkoły Morskiej, po ukończeniu której mają możność zostania oficerami Polskiej Marynarki Handlowej. Mniej zdolni mogą pójść na statki, pełniąc na nich niższe funkcje z tym, iż po uzupełnieniu wiedzy droga do dalszego awansu stoi im zawsze otworem.

Otworem przed młodymi „wilczkami" stoją i dalekie morza, na które wypłyną na polskich statkach sławiąc imię Polskiej Marynarki Handlowej.

STANISŁAW BISKUPSKI

Felieton niemorski

WYMOWA PROCESU WROCŁAWSKIEGO

„Ich bin Franzose" — wśród śmiechów publiczności oświadczył bezczelnie były hitlerowiec Josef Feldeisen, a ostatnio agent wywiadu francuskiego w Polsce. Ten jeden krótki fragment toczącego się przed Rejonowym Sądem Wojskowym we Wrocławiu, procesu przeciwko szpiegom i dywersantom wywiadu francuskiego, jakżeż trafnie charakteryzuje nie tylko metody francuskiej „dyplomatycznej" sieci szpiegowskiej, ale i całą politykę obecnego, reakcyjnego rządu francuskiego, rządu pana Bidault i Mocha.

Czyż nie jest charakterystyczne dla tego rządu, że odbiera obywatelstwo francuskie, rodowitemu Francuzowi, wielkiemu synowi ludu francuskiego, demokratycznemu wybitnemu pisarzowi Aragon'owi, by następnie nadać to obywatelstwo zbirowi hitlerowskiemu, długoletniemu członkowi hitlerowskiej partii? Również drugiemu hitlerowcowi, Wilhelmowi Hildowi, w zamian za ofiarną pracę dla wywiadu francuskiego i powiedzmy, nie tylko francuskiego, obiecano obywatelstwo francuskie. Nadanie obywatelstwa miało więc być nagrodą dla hitlerowców za uprawianie akcji szpiegowskiej, sabotażu i dywersji w Polsce, za wykradanie jej tajemnic militarnych i gospodarczych, za wysadzanie jej fabryk wraz z robotnikami, za niszczenie i uszkadzanie maszyn. Zaś odebranie obywatelstwa Louisowi Aragon'owi miało być karą za jego twórczą pracę i walkę o wyzwolenie ludu francuskiego spod ucisku własnej reakcji i amerykańskiego imperializmu.

Na sali sądowej we Wrocławiu padały surowe oskarżenia i pełne ohydy zeznania szpiegów, przyznających się do zbrodniczej akcji przeciwko Polsce Ludowej, przeciwko ludowi polskiemu. Przebieg procesu wykazał jasno i niezbicie jakim właściwym celom, służą francuskie placówki konsularne w Polsce, wykazał, że macki wywiadu francuskiego, wysługującego się podobnie jak rząd francuski amerykańskiemu imperializmowi, sięgały do wielu okolic naszego kraju, a między innymi i na Wybrzeże. Macki te zostały w porę podcięte dzięki akcji naszych organów bezpieczeństwa. Proces wrocławski wskazuje jednak na konieczność jeszcze większego wzmożenia czujności i demaskowania agentów wroga.

Na Wybrzeżu, jak wynika z zeznań szpiegów francuskich, rolę ośrodków szpiegowskich podobnie jak i w innych rejonach kraju, pełniły konsulaty francuskie, w Gdańsku i Szczecinie. Kierownikiem wywiadu na ten obszar był początkowo wicekonsul w Gdańsku, na terenie szczecińskim działał natomiast aresztowany przed kilku tygodniami, sekretarz konsulatu Roubineau. Zazwyczaj, zgodnie z prawem międzynarodowym, konsulowie w portach mają za zadanie podtrzymywanie przyjaznych stosunków z krajem, który im udzielił gościny, pracują nad ożywieniem stosunków gospodarczych i opiekują się swymi obywatelami i marynarzami swych statków. Wysłannicy rządu pana Bidault'a i Mocha mają jednak widocznie inne „dalej idące" instrukcje. Nie zajmowali się wypełnianiem swych konsularnych obowiązków, a zwykłym szpiegostwem, sabotażem i dywersją. Stanowiska konsularne służyły im jedynie jako pokrycie i ułatwienie w tej niecnej robocie na szkodę państwa, które udzieliło im gościny i zapewniło swobodę działań.

Proces wrocławski wyjawił niecną i ohydną robotę szpiegów francuskich, pozostających niewątpliwie na żołdzie anglo-amerykańskiego imperializmu. Proces ten ma dla mas pracujących Wybrzeża pouczającą wymowę. Tu na Wybrzeżu, będącym jednym z ważniejszych odcinków naszej gospodarki narodowej działała sieć szpiegowska, działająca na szkodę naszego państwa. Ten fakt musi wzmóc naszą czujność, musi pobudzić masy pracujące Wybrzeża, marynarzy i stoczniowców, robotników portowych i wszystkich obywateli do ścisłego przestrzegania tajemnic służbowych i zmobilizować ich do walki z wszelkimi, nawet najbardziej zamaskowanymi wrogami ludu polskiego.

Musimy także pamiętać o tym, że rząd francuski, a naród francuski to dwie zupełnie różne, to dwie wprost przeciwne rzeczy, musimy pamiętać, że naród francuski z takim samym jak naród polski oburzeniem, reaguje na ostatnie wrogie w stosunku do Polski akty rządu francuskiego, musimy pamiętać, że masy pracujące Francji, pod przewodem swej Komunistycznej Partii walczą z tym rządem. Ta walka ludu francuskiego ze zdradzieckim rządem, wysługującym się amerykańskiemu imperializmowi i nasza wzmożona czujność, wymierzona przeciwko wszelkim usiłowaniom szkodzenia państwu i niweczenia naszych wielkich osiągnięć, nawzajem się uzupełniają i są gwarancją naszego wspólnego zwycięstwa, które jeszcze bardziej zacieśni przyjaźń między narodem polskim i francuskim.

JÓZEF WÓJCICKI

PŁYWAJĄCE FABRYKI dalekiej północy

Roman Wierny

Świtało. Burzliwe Morze Ochockie przywitało nas gęstą mgłą. Duże, silne fale przewalały się nieustannie. Wyglądało to dość groźnie. Ale jakie potrafi być Morze Ochockie przekonałem się dopiero po jakimś czasie, gdy zawiał południowy wiatr „kurilka". Tak nazywają go rybacy z zachodniego wybrzeża Kamczatki. W mgnieniu oka morze stało się groźne, huk przewalających się fal przypominał armatnią kanonadę. Wiatr wył ogłuszająco. Trwało to jednak niedługo — „kurilce" zabrakło tchu. Sztorm ucichł, niebezpieczeństwo minęło. Wraz z grupą rybaków podpłynęliśmy do stojącego na kotwicy krabolowu „Wsiewołod Sybircew".

Był to duży statek-przetwórnia, na którym przerabiano na konserwy świeżo dostarczone przez rybaków kraby. „Wsiewołod Sybircew" posiada załogę, składającą się z 650 ludzi. Zapasy węgla jakie „Wsiewołod" zabiera są tak wielkie, że wystarczyłyby na odbycie rejsu z Władywostoku — portu na Morzu Japońskim — do dowolnego portu na Morzu Czarnym. Na pokładzie swym statek posiada 14 kutrów rybackich typu „kawasaki", 20 wind, własną piekarnię, pięć jadalni, sklep, cztery łaźnie, drukarnię — drukującą codzienną gazetę, świetlicę, radiowęzeł i dwa aparaty kinowe. Tych kilka danych podałem jedynie po to, by zorientować czytelnika, jak wielkim kolosem jest ta pływająca fabryka. Nie trzeba chyba dodawać, że wszystkie wspomniane urządzenia i pomieszczenia są potrzebne dla stworzenia pływającej załodze odpowiednich warunków pracy i świadczą o wyjątkowej trosce o byt i warunki robotników. Gros pomieszczeń statku związane jest z procesem fabrykacji konserw. Pływająca fabryka wyposażona jest w najnowsze mechanizmy i posiada szereg laboratoriów dla prac naukowych i doświadczalnych.

Po godzinie, gdy mgła nieco opadła, wyruszyliśmy na kutrach na połów krabów.

Zanim zacznie się właściwy połów, specjalne brygady rybaków robią połowy próbne, celem wyszukania tak zwanych pól krabowych. Jak twierdzą rybacy „najlepszy krab" — co ma oznaczać duże skupisko krabów — jest w tym miejscu, nad którym krążą mewy.

Na wskazanych przez „wywiadowców" miejscach, rybacy wyrzucili sieci. Sieci te były powiązane między sobą. Do każdej z nich były przywiązane cementowe ciężarki, które ściągały je na dno. Aby utrzymać sieć w położeniu pionowym, do górnego jej brzegu przywiązywano liny z korkiem. Korki te wypływały na powierzchnię, spełniając w ten sposób podwójną rolę: naciągały sieci i wskazywały jednocześnie rybakom miejsce, w którym się one znajdowały.

Zazwyczaj sieci ustawia się długim nieprzerwanym ciągiem. Liczba ich dochodzi do stu. Długość każdej sieci wynosi 30 metrów. Tym samym na dnie morza tworzy się przegroda o długości 3 000 metrów. Nietrudno przewidzieć jaki los spotyka kraba, który w poszukiwaniu pożywienia posuwając się po morskim dnie na swych, jak gdyby sprężynowych łapach, natrafi na rozstawione sieci.

W zależności od tego jak wielkie są zapasy krabów na danym odcinku, sieci wydobywa się albo po kilku godzinach, albo po kilku dniach. Przeważnie sieci pozostają w wodzie od dwóch do siedmiu dni. Tym razem jednak nam się poszczęściło. Krabów było dużo. Po dwóch godzinach wolno zaczęły pracować dźwigi. Ciężkie, napęczniałe sieci wynurzały się coraz bardziej. Wreszcie są już na pokładzie.

Martwe i szare zaledwie przed dwoma godzinami sieci, teraz jak gdyby ożyły. Żywe jeszcze kraby nieustannie ruszały się pośród barwnych morskich wodorostów. Nie brak było także morskiej kapusty o wyraźnie fioletowym odcieniu, gąbek, gdzieniegdzie widniały przezroczyste płaskie meduzy, a obok morskie gwiazdy i hydroidy podobne do wodorostów.

Jeśli w trzydziestometrowej sieci utkwiło od ośmiu do dziesięciu krabów wynik połowu można było uważać za pomyślny.

✱

Ale wróćmy do kraba. Jesteście na pewno ciekawi bliższych danych. Kamczacki krab, został odkryty przez morską ekspedycję kapitana Iwana Kruzenszterna, pod którego dowództwem odbyła się pierwsza rosyjska podróż dookoła świata. Artykuł z opisem kraba znalezionego u brzegów Pietropawłowska po raz pierwszy został opublikowany w 1815 roku w wydawnictwie Rosyjskiej Akademii Nauk. Przeszło sto lat temu członek tejże Akademii prof. Brandt poświęcił krabowi specjalną pracę naukową. Warto przy tym zaznaczyć, że pierwsza praca naukowa na temat kraba ukazała się w Japonii dopiero 35 lat temu.

Radzieckie morza Dalekiego Wschodu posiadają duże zapasy krabów. Dla orientacii podam, że jedynie Morze Ochockie posiada 75% światowych zapasów tego największego raka spośród wszystkich jego gatunków.

W porównaniu z rakiem krab jest jednak wielkoludem. Waga średniego kraba

Morze Ochockie — jedno z najzimniejszych i najbogatszych mórz świata, potężna baza radzieckiego przemysłu konserwowego.

wynosi od 2—3 kg a nogi po wyprostowaniu mają do metra długości. Twardy i kłujący pancerz chroni ciało kraba i jego pięć par nóg zakończonych długimi kleszczami. Wiemy, że rak posiada 10 nóg, krab zaś ma ich właściwie osiem. Pozostałe dwie nogi przekształciły się w szczoteczki, które służą mu do czyszczenia skrzeli.

W jednej z zatok Kamczatki w specjalnym basenie przeprowadzono bardzo ciekawe doświadczenie. Kilka krabów, umieszczono w basenie i wycięto im w pancerzu okienka, które zaklejono celuloidem. Przez okienka te widać było jak owe nogi-szczotki, co kilka minut przebierały kolejno wszystkie skrzela, oczyszczając je od iłu. Wystarczyło przy tym nieco zmącić wodę, by szczotki te zaczęły pracować nieustannie.

Za dojrzałego uważa się kraba w wieku lat dziesięciu. Samice dojrzewają o dwa lata wcześniej. Krab może osiągnąć wiek lat dwudziestu. W czasie zimy znajduje się on na głębokości od 100 do 300 m wiosną idzie całymi stadami zdążając na bardziej płytkie miejsca. Charakterystycznym jest przy tym, że samice trzymają się oddzielnie.

W przeciągu pierwszych sześciu lat swego życia krab zmienia pancerz kilka razy na rok. Później tylko raz do roku, a na starość jeszcze rzadziej. Za każdym razem kiedy krab zrzuca swój kłujący pancerz, ciało jego nieco wyrasta. Samcy w tym okresie starają się ujść na głęboką wodę i schować się między kamienie, aby tam przeczekać okres kilku dni, póki stwardnieje nowy pancerz. Niestety nie zawsze ostrożność ta okazuje się skuteczną. Typowy drapieżca krab, bywa pożerany w okresie linienia przez wyjątkowo żarłocznego dorsza.

Krab żywi się mięczakami, drobnymi zwierzątkami z rodziny raków, robakami i drobną rybą, a czasem nawet wodorostami. Jest bardzo wybredny i przeważnie zjada żywe i świeże pożywienia. Nawet będąc umieszczonym w akwarium woli głodować, aniżeli żywić się padliną.

Studiując tryb życia krabów, radzieccy uczeni obalili szereg teorii japońskich uczonych o wędrówkach kraba i jego trybie życia. Japończycy na przykład twierdzili, że podczas zimy krab chowa się w muł i śpi. Radzieccy uczeni udowodnili, że twierdzenie to jest fałszywe.

Przez wiele lat Japończycy mieli wyłączny monopol na produkcję konserw krabowych dla rynków świata. W roku 1928 przemysł ten rozwinął również Związek Radziecki.

Ponieważ kraby szybko się psują, flotylli rybackiej towarzyszą statki-fabryki, które przerabiają je na konserwy. Fabryki te na Dalekim Wschodzie noszą nazwę „krabołowów". Statki te przebywają w Morzu Ochockim, (ściślej: u zachodniego wybrzeża Kamczatki) od 5—6 miesięcy w ciągu roku.

Właśnie takiemu krabołowowi, oczywiście po ponownym ustawieniu sieci odwieźliśmy złowione kraby. Jeden kuter rybacki typu kawasaki, na którym płynęliśmy, przywozi przeciętnie 1,5 do 2 tysięcy żywych krabów. Można byłoby oczywiście załadować tych krabów dwa razy więcej, ale wówczas nie byłyby one takie świeże, tym bardziej, że bez morskiej wody i pod wpływem promieni słonecznych psują się szybko.

Kraby młode, jako nie mające przemysłowej wartości, rybacy wyrzucają ponownie do morza.

Na pokładzie krabołowu wrzała praca. Robotnicy tzw. zdzieracze umiejętnym ruchem zrywali z krabów pancerze. Zdzieracze mieli na butach specjalne brezentowe kalosze, które chroniły obuwie przed niszczącym działaniem krabowej wątroby. W ciągu sezonu zdzieracze muszą zmieniać kilka par takich kaloszy.

Z kolei, pozbawiony pancerza krab, ulega dalszej przeróbce. Przez jakiś czas gotuje się go, następnie studzi w morskiej wodzie, wytrząsa się mięso, a jednocześnie sortuje się je.

W końcu kawałeczki delikatnego białego mięsa układa się w pudełka, hermetycznie się je zamyka i konserwy są gotowe.

Proces techniczny ułatwiają nowoczesne maszyny. Nad produkcją czuwają inżynierowie specjaliści. Gotowe konserwy sprawdzane są w laboratoriach. Warto podkreślić, że przygotowane w naturalnym soku konserwy posiadają specyficzny przyjemny aromat i smak. Słodkawe mięso kraba, ze względu na posiadany duży procent fosforu i jodu, ma zastosowanie jako produkt leczniczy.

Istnieje również inna odmiana kraba. Jest to tak zwany krab piaskowy. Łowią go Amerykanie u swoich brzegów. Ale mięso jego po przeróbce traci smak i dlatego na rynku znajduje się jedynie w postaci mrożonej.

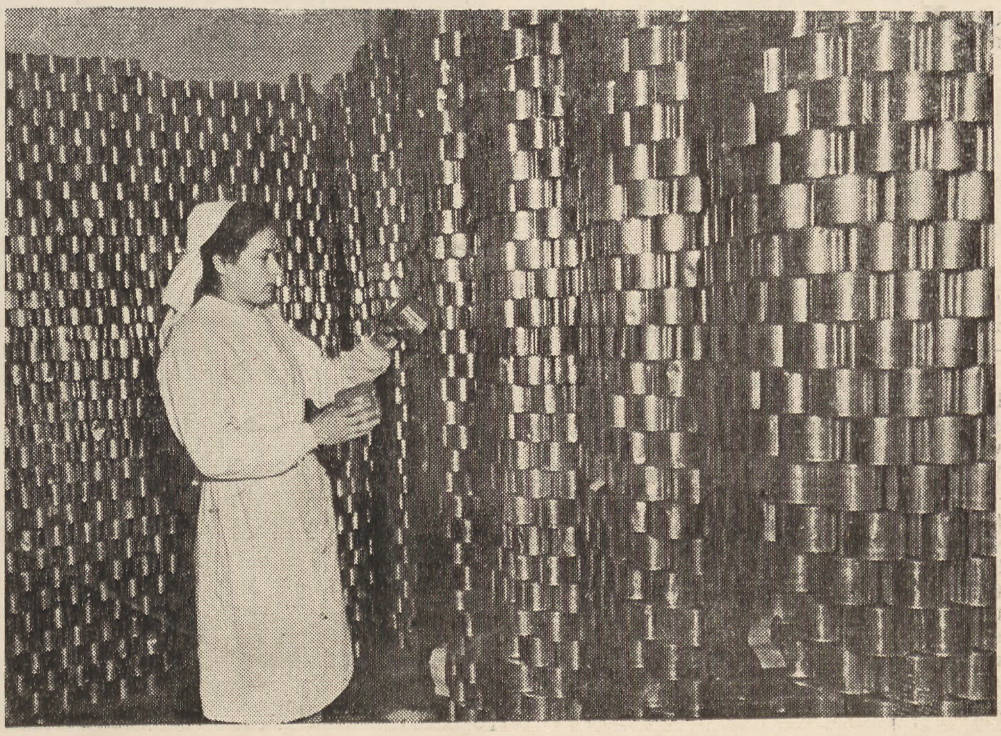
*

Na zaproszenie kapitana krabołowu zostaliśmy na obiedzie. Ugoszczono nas wspaniałą zupą z dzikich kaczek i jajecznicą z mewich jaj. Jak nam wyjaśniono, jaja te pochodzą z pobliskiej skalistej wyspy, gdzie mewy podobnie, jak kury znoszą je w przeciągu całego roku. Jaja te są dwa razy większe od kurzych, mają niebieskawy kolor i pokryte są brązowymi, albo czarnymi kropkami.

Patrząc na radosne i szczęśliwe oblicza załogi i wspaniałe warunki, jakie stworzono jej na tej pływającej wyspie, chcąc nie chcąc, wracałem myślą do powieści znanego pisarza japońskiego Kolajasi - Tokinazi, który sam przeszedł surową szkołę pracy portowej i służył na japońskich krabołowach. W jednym z jego opisów czytamy „od przerastającej ludzkie możliwości pracy rybacy rano nie mogli wstać na nogi... Przy intensywnych połowach wycieńczeni często tracili przytomność, od wiecznego bicia tracili słuch, mieli wybite zęby, pluli krwią. Przemęczeni pracą wyglądali zawsze jak pijani."

Obiad dobiegał końca. Załoga wesoło wracała na swoje miejsca. Do krabołowu nieustannie podchodziły kutry pełne krabów. Na statku znowu zawrzała praca. Pracowano wydajnie, szybko i ochoczo. Pracowano tak, jak tylko mogą pracować ludzie świadomi znaczenia tej pracy dla kraju.

ROMAN WIERNY



A oto gotowy już produkt przetwórczy z krabów — puszki z konserwami ledwie zdołają się pomieścić w wypełnionych po brzegi magazynach radzieckich krabołowów.

S/S „BAKU" WYJDZIE PRZED TERMINEM

STANISŁAW OSTROWSKI

IWAN FIEDOROWICZ CHODZIŁ ZDENERWOWANY PO SWOJEJ KABINIE. ANI ULUBIONA MASKOTKA ZAWIESZONA NAD BIURKIEM — LATAJĄCA RYBKA Z OCEANU INDYJSKIEGO, ANI UŚMIECHAJĄCA SIĘ Z FOTOGRAFII TWARZ SIEDMIOLETNIEJ CÓRECZKI NATASZY — NIE BYŁY W STANIE POPRAWIĆ ZŁEGO HUMORU KAPITANA RADZIECKIEGO RUDOWĘGLOWCA „BAKU". BO JAKŻEŻ? 30 GRUDNIA STATEK MA WYJŚĆ W DALEKI REJS, A TU GDAŃSK ZAWIADAMIA, ŻE RUDĘ WYŁADUJE NAJWCZEŚNIEJ 23 GRUDNIA. A CZEKA PRZECIEŻ JESZCZE SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE... NIE! NA PEWNO NA TRZYDZIESTEGO NIE ZDĄŻĄ. — TRZEBA PO BOLSZEWICKU PORADZIĆ SIĘ ZAŁOGI. TOWARZYSZE NA PEWNO COŚ WYMYŚLĄ...

Drodzy towarzysze!" — Głos sekretarza podstawowej organizacji partyjnej „Portorobu" brzmiał zapałem, gdy na zebraniu trzeciej zmiany robotników portowych w Gdańsku odczytywał tekst listu, nadesłanego przez załogę s/s „Baku":

„Załoga s/s „Baku" powiadamia zespół Waszego portu, że dla uczczenia 70-lecia urodzin naszego ukochanego Wodza Józefa Stalina, zobowiązaliśmy się:

1) Przedterminowo do dnia 20 grudnia zakończyć obecny rejs.

2) Wykonać podwójny załadunek w portach Szczecin, Świnoujście i odpłynąć w daleki rejs nie później niż 30 grudnia.

Tym samym załoga wykona swój plan 1949 roku.

Dla wykonania tych zobowiązań zaoszczędziliśmy 46 godzin przed wejściem do Waszego portu i załoga przygotowała statek do rozładunku.

Wiemy, że naród polski tak samo jak i naród radziecki czci i kocha Wodza i Nauczyciela, tow. Stalina, i przygotowuje swoje podarunki na dzień Jego 70-lecia. Tak jak łączą się dziś nasze uczucia, tak niech również wspólną będzie treść naszych czynów. Proponujemy Wam Towarzysze, byście do Waszych zobowiązań włączyli jak najszybszy rozładunek naszego statku".

Sekretarz Przędziak nie zdążył jeszcze skończyć czytania, a już przerwały mu głosy:

Przyjmujemy zobowiązanie! — Niech żyje Wielki Stalin!

Okrzyki i oklaski zmieszały się w jedną burzę entuzjazmu. Jednogłośnie uchwalono wysłać delegację z odpowiedzią:

Drodzy Towarzysze!

My, robotnicy i pracownicy Robotniczego Przedsiębiorstwa Przeładunkowego „Portorob", by dać wyraz czci i hołdu, jaki żywimy dla generalissimusa Stalina, łącząc się z Wami w wielkiej i gorącej miłości do Niego, zobowiązujemy się rozładować s/s „Baku" do godz. 23, dnia 20 grudnia.

✵

Kranista Tomasikiewicz uważnie patrzył na lukowego Piętkę: „Ręka w dół, znaczy opuścić czerpak, dłonie do siebie — zewrzeć chwytaki i ostro do góry".

— To nasz najlepszy kranista — chwalił Tomasikiewicza lukowy Piętka. — Zawsze robi uważnie, a dziś pracuje naprawdę wspaniale. W cztery godziny załadował 17 wagonów — więcej niż całodzienną normę.

Bo Tomasikiewicz wie dlaczego dzisiaj tak szybko i uważnie pracuje. — „Przecież w Dniu Stalinowskiej Pracy chce pobić rekord przeładunku i pokazać marynarzom radzieckim jak potrafimy pracować", — uśmiecha się i szybko po drabince wchodzi do swej dźwigowej kabiny. Krótki ruch ręką... lekki zgrzyt dźwigni i ciężka łapa czerpaka znów ugrzęzła w sypkiej masie rudy. Oskoczyli czerpak na dnie luku Chyliński, Gil, Kurzawa i Konieczny. Jedni chwycili za liny inni łopatami szybko odgarniali zwały rudy.

— Chociem stary robotnik portowy, nie pamiętam takiego tempa. Obywatel Kunikowski dumny jest z pracy swojej grupy. — Tamta zmiana w sześć godzin wyładowała 1 800 ton, a norma jest półtora tysiąca na 8 godzin. My też nie będziemy gorsi.

— „Inna rzecz, że nam żaden statek tak nie ułatwia pracy, jak ten — dodał nadzorujący roboty brygadzista Madej — luki odkryte, baumy sklarowane, aż przyjemność robić, jak się widzi taką pomoc. Dawaj do góry! Trochę w lewo!

Z uśmiechem przechadzają się po pokładzie kapitan Iwanow i pierwszy oficer Masluczenko. Z wczorajszego zdenerwowania nie pozostało ani śladu.

Na określenie pracy gdańskich robotników jest tylko jedno słowo: „prekrasno". Iwan Fiedorowicz Iwanow wskazał na pracujących robotników.

— „Już długo pływam po morzach, ale takiego entuzjazmu pracy nie spotkałem w żadnym porcie" — dodał.

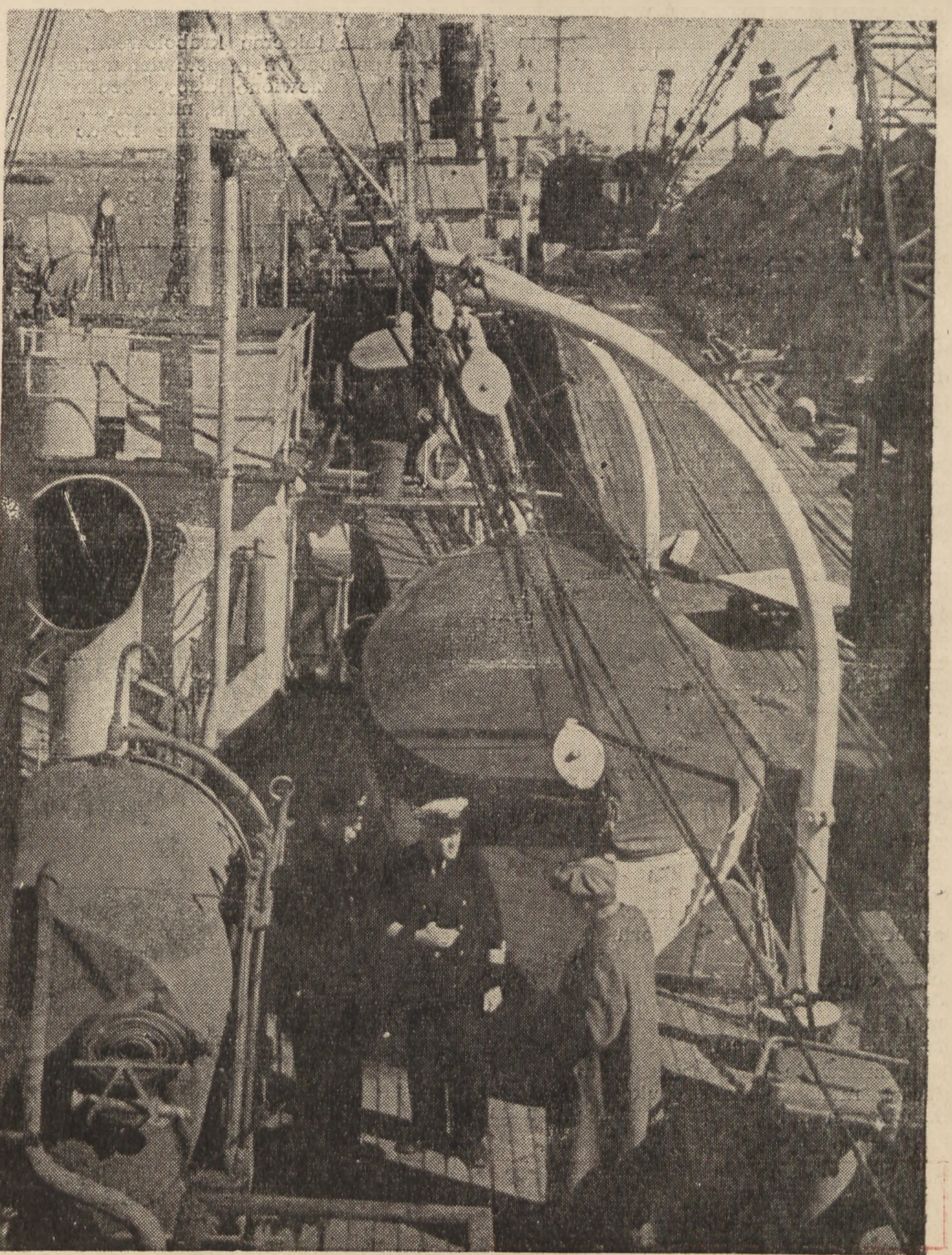
Pierwszy oficer Masluczenko zamyślił się na chwilę. — „To dlatego, że służymy wspólnej sprawie, a dziś pracą czcimy święto drogiego nam wszystkim towarzysza Stalina".

Gdańscy robotnicy uśmiechali się przyjaźnie...

Do redakcji Ostatnich Wiadomości Radiowych w Moskwie poszedł radiogram:

„Dzięki zobowiązaniu gdańskich robotników portowych na cześć generalissimusa Stalina s/s „Baku" rozładowany zostanie o dwa dni wcześniej niż przewidywano. Jeszcze dziś odpływamy do Szczecina. Wyjazd w daleki rejs 30 grudnia — zapewniony".

STANISŁAW OSTROWSKI



„CHMURY PRZECHODZĄ — NIEBO POZOSTAJE"

OLEG ERBERG

Około południa naprzeciwko nas ukazały się smużki ciemnego dymu. Dymek ten zbliżał się w naszą stronę i po jakimś czasie zobaczyliśmy niewielki okręt wojenny, pełniący tu prawdopodobnie służbę patrolową. Z daleka poznałem amerykańską banderę. Kiedy okręt zbliżył się na taką odległość, że można było rozróżnić sygnały, podniesiono na nim flagę, która oznaczała „Stój, bo strzelam!"

Zatrzymaliśmy nasz statek i oczekiwaliśmy dalszych rozkazów. Patrolowiec obszedł dookoła nas i stanął w odległości, z której mogliśmy rozmawiać. Zobaczyliśmy najpierw skierowane w nas lufy działek i karabinów, po czym na mostku ukazał się amerykański oficer.

— Który z was jest kapitanem?

Podszedłem do burty. Oficer wyjął jakiś papier i szybko go przejrzał.

— Cztery dni temu — zwrócił się do mnie przez tłumacza — wypłynęliście z Kiilun, mając na pokładzie czterech ludzi załogi, nie licząc was. Daję wam rozkaz, żebyście przedstawili natychmiast całą załogę.

Czżao i Ma Iń-czu podeszli do mnie.

— Oto jest cała moja załoga — powiedziałem wskazując na nich.

— A gdzie jest jeszcze dwóch?

— Jeden zmarł, a drugi jest chory i nie może wstać.

— Kto umarł na cholerę?

— Sin Weń — odpowiedziałem, starając się mówić spokojnie. Oficer zaznaczył coś na swojej liście.

— A kto jest chory na cholerę?

— Fu Tan — odpowiedziałem — on na lądzie pozostawił pięcioro dzieci.

— To mnie nic nie obchodzi — powiedział oficer — one nie są zaznaczone w moim spisie. — Tak więc kapitanie jeśli nie chcecie, żebym waszą skorupę posłał na dno razem z wami, rozkazuję natychmiast odejść do Taito, trzymając się nie bliżej niż trzy mile od brzegu. Tam was spotkają i przyjmą na kwarantannę. A oto flaga, którą natychmiast podnieście na maszt. Jeśli spuścicie ją, to was potopimy.

Przerzucił mi pakiet, w którym znajdowała się żółta flaga.

*

Szliśmy już od kilku godzin wzdłuż wschodnich wybrzeży Formozy, trzymając się w niedalekiej odległości od nich. Nad nami łopotała żółta flaga. Spotkane statki mijały nas co najmniej o milę. I tylko dwa rekiny nieprzerwanie wciąż szły za nami.

Zbliżaliśmy się do skalistego półwyspu, na którym wznosiła się wysoka, biała latarnia morska. Kiedy przechodziliśmy na jej wysokości, podczołgał się do mnie Ma Iń-czu.

— Czyż ty nie słyszysz Siao? — Strzelają do nas!

— Zdaje ci się, ja nie słyszę żadnych wystrzałów!

II

I w tejże chwili zobaczyłem jak dwie kule karabinowe przebiły nadbudówkę sternika.

Szliśmy teraz całą mocą naprzód. Kule coraz częściej trafiały w burty, pokład, nadbudówki. Zbiorniki z wodą do picia zostały przebite i Ma Iń-czu zauważył to dopiero wtedy, kiedy wyciekła z nich wszystka woda.

— Do kwarantanny już niedaleko — pocieszał mnie — a tam i tak nie pozwoliliby pić tej wody.

Migające światła portu w Taito ukazywały się na kształt gwiazd na ciemnym horyzoncie. Po czarnej powierzchni oceanu błądził jasny snop światła reflektora wojennego okrętu. Oświetlając rybackie łodzie i szkunery, światło to zatrzymywało się na nich, poczem biegło dalej przeszywając nocne mroki. Napotkawszy na nas, promień świetlny zatrzymał się, uniósł się w górę, gdzie widniała nasza żółta flaga, poczem zniżył się na pokład. Od tej chwili nie opuszczał nas już, ani na chwilę i stawał się coraz jaśniejszy w miarę, jak zbliżał się do nas okręt.

Po jakimś czasie podszedł do nas patrolowiec. W blasku reflektorów nie mogłem zobaczyć ludzi. Słyszałem tylko dwa głosy. Jeden mówił po angielsku, a drugi, jak echo powtarzał za nim słowa chińskie:

— Wracać z powrotem do Kiilun!

— Nam kazano — krzyczałem w odpowiedzi — przybyć do Taito na kwarantannę.

— Precz stąd! Tu kwarantanna tylko dla białych.

— My nie mamy ani żywności, ani lekarstw, ani wody...

W mrokach ukazało się szereg błysków i głucho zaterkotał karabin maszynowy.

— Jeśli zaraz nie zawrócicie, poślę was na dno!

Rzuciłem się z powrotem do steru i omalże nie przewróciłem się o leżące na pokładzie ciało Ma Iń-czu. Z jego głowy ściekał wąski strumyczek krwi oświetlonej jasnym światłem okrętowego reflektora.

Pochowaliśmy Ma Iń-czu o świcie. Dwa prześladujące nas rekiny odeszły gdzieś od naszych burt.

Rankiem w pobliżu Kiilun spotkał nas poprzedni patrolowiec. Powiedziałem amerykańskiemu oficerowi:

— Wczoraj w Taito nas spotkano... ogniem karabinów maszynowych i zabito nam towarzysza.

— Ja was o nic nie pytam — odpowiedział oficer — pójdziecie teraz za nami i nie próbujcie zostawać. Będzie gorzej, jeśli weźmiemy was na hol.

— Dokąd chcecie nas zaprowadzić?

— Do kwarantanny.

Szliśmy ich kilwatrem. Ja i Czżao nie spaliśmy już trzy noce. Nie było komu nas zmienić. Czżao był już półprzytomny. Często nie odpowiadał na moje dzwonki, ale motor jak gdyby rozumiał powagę sytuacji i pracował wciąż sprawnie.

Koło południa w pobliżu burt zjawiły się całe stada rekinów, które odtąd nie opuszczały nas ani na chwilę.

Przed zachodem słońca motor nasz stanął. Na mój dzwonek Czżao nie odezwał się. Zbiegłem do maszyn i znalazłem go leżącego na macie. Zbiorniki z paliwem były puste. Pobiegłem na pokład. Patrolowiec, który był już daleko w przodzie teraz zawracał. Wkrótce znalazł się obok.

— Nie mamy paliwa — krzyknąłem do oficera, który zjawił się na mostku. — Możecie wziąć nas na hol.

— Nie ma potrzeby — odpowiedział oficer — tutaj będzie wasza kwarantanna. Po dwunastu dniach zabiorą was stąd. Jeśli... do tego czasu wytrzymacie...

— Jakżeż tak — krzyknąłem — nie mamy już wody, lekarstw, ryż się skończył. I widzicie, dookoła rekiny...

— Odnośnie tego nie mam żadnych rozkazów. No bywajcie i nie życzę wam popaść rekinom na obiad...

Patrolowiec okrył się ciemnym dymem i wkrótce znikł na horyzoncie.

Podszedłem do masztu i zrobiłem pierwsze nacięcie, żeby od tej chwili zacząć liczyć dwanaście dni. Poszedłem potem do maszyn, aby obudzić Czżao. Ale rozbudzić go nie mogłem. Ciało jego było sztywne, pięści miał zwarte, oczy zapadnięte, nos, usta i powieki sczerniałe. W nocy pochowałem jego ciało, z trudem podnosząc zwłoki i przerzucając przez burtę. Byłem tak słaby, że nie mogłem nawet przywiązać żadnego ciężaru.

— Czżao — zwróciłem się do niego ostatni raz — wybacz, że nie mogę cię należycie pochować.

*

Przestałem liczyć dni od momentu, kiedy na maszcie zrobiłem dwunaste nacięcie. Po zrobieniu ostatniego, zdjąłem żółtą flagę i wyrzuciłem ją za burtę. Wiele dni byłem bez wody i jedzenia, później osłabłem tak bardzo, że nie mogłem się nawet poruszyć. Straciłem zupełnie rachubę dni, a noce poznawałem tylko po tym, że stawało się chłodniej. Zanim całkowicie straciłem przytomność, uporczywie słyszałem wciąż nad uchem słowa amerykańskiego dozorcy. Mówił do mnie:

— Myśmy przyszli nie po to, żeby odchodzić!

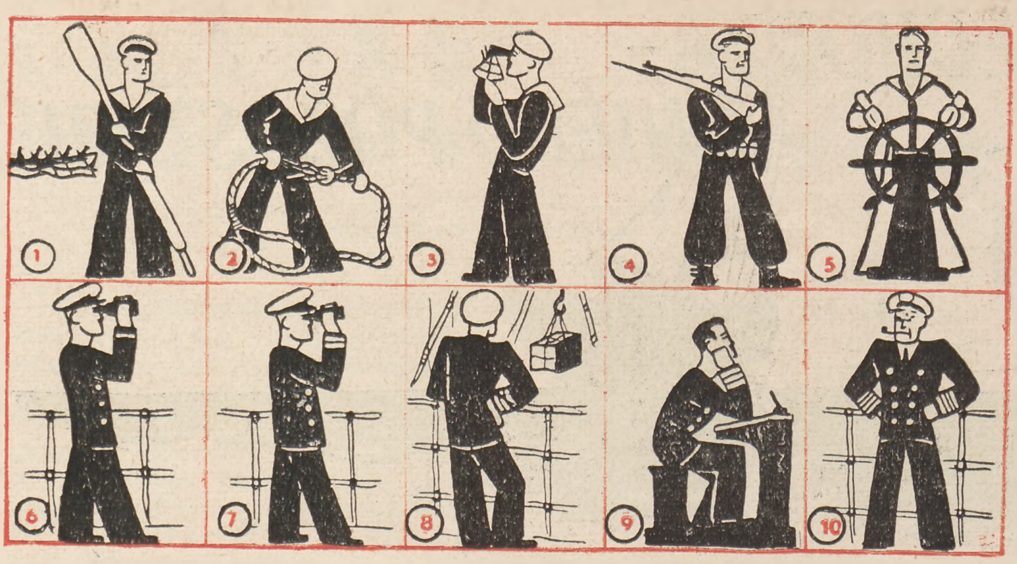
Ja zaś odpowiadałem mu:

— Nieprawda! My wiemy, że nasze wyzwolenie jest teraz bliskie. Ono idzie do nas z północy... Ojciec mój mówił prawdę: „Chmury przychodzą i odchodzą, ale niebo pozostaje".

I ja już widziałem nad sobą owe bezchmurne chińskie niebo, cieszyłem się i uśmiechałem się do niego".

Koniec.

O L E G   E R B E R G



KIEDY PORUCZNIK JEST KAPITANEM?

— No, autorze, ale tego nie rozumiem — zapewne pomyślałeś sobie w tej chwili, Czytelniku, mając przed oczami tytuł.

— Porucznik jest zawsze porucznikiem, a kapitan jest kapitanem. Oczywiście, porucznik **może zostać** kapitanem, ale nie jest nim, dopóki nie otrzyma trzeciej gwiazdki — atakujesz w dalszym ciągu myśl zawartą w tytule.

Zaraz się pogodzimy, skoro się wyjaśni, że słowa „porucznik" i „kapitan", użyte w tym tytule, nie oznaczają bynajmniej wojskowych stopni oficerskich.

Oba te słowa stosowane są bowiem w słownictwie morskim na oznaczenie stopni i dyplomów w służbie nawigacyjnej na statkach handlowych. Ba — słowo kapitan oznacza poza tym jeszcze stanowisko kierownika statku, jak to powszechnie wiadomo, a oficerami nazywamy zastępcę i pomocników kapitana. Może się oczywiście zdarzyć, że oficer ze statku handlowego jest np. st. marynarzem rezerwy.

Nie ma w tym wszystkim nic osobliwego, bo każdy język posiada setki wyrazów o kilku znaczeniach co nieraz powoduje różne nieporozumienia.

Co to jest „służba nawigacyjna", wspomniana przed chwilą?

Obejmujemy tą nazwą stanowiska związane z prowadzeniem statku, tj. z nawigacją. Są to stanowiska następujące:

kapitana — tj. kierownika statku — szefa służby nawigacyjnej, a zarazem zwierzchnika całej załogi, odpowiedzialnego za całość spraw statku;

starszego oficera — zastępcy kapitana, kierującego bezpośrednio sprawami pokładowymi i ładunku;

II, III, IV oficera i asystenta — pomocników kapitana, którzy kolejno, co 8 godzin, pod ogólnym nadzorem kapitana, prowadzą statek, odbywając na zmianę 4-godzinne „wachty".

Na statkach towarowych jest tylko II i III oficer. Służbę wachtową pełni więc na nich także starszy oficer. Tylko na statkach pasażerskich st. oficer nie „trzyma" wachty, za to występuje tu IV oficer. Asystent, albo miewa wachtę samodzielną (gdy stanowisko III oficera jest nieobsadzone), albo towarzyszy jednemu z oficerów.

Aby zajmować któreś z wymienionych stanowisk trzeba posiadać odpowiedni **stopień**, dowodem czego jest odnośny **dyplom.**

Stopni (i dyplomów) jest 5 rodzajów. Wyliczamy je w kolejności **starszeństwa, poczynając od niższych:**

porucznik żeglugi przybrzeżnej,
porucznik żeglugi małej,
porucznik żeglugi wielkiej,
kapitan żeglugi małej,
kapitan żeglugi wielkiej.

Od razu nasuwa się pytanie, co to znaczy żegluga przybrzeżna, mała lub wielka.

Terminami tymi określa się pływanie po obszarach morskich, różniących się stopniem trudności w prowadzeniu statku, z czym związane jest odpowiednie zwiększenie wymagań kwalifikacyjnych.

Przez **żeglugę przybrzeżną** rozumie się żeglugę w odległości nie dalszej niż 30 mil morskich, (około 55,6 km) od brzegu polskiego. **Żegluga mała** — to obszar Bałtyku i Morza Północnego, **żeglugą wielką** — nazywamy żeglugę na pozostałych morzach i oceanach świata.

Teraz posiadamy już zasób wiadomości wystarczających do zorientowania się w różnicach między stopniami nawigacyjnymi. Interesować nas będą dwa pytania:

Jak się dany stopień uzyskuje?

Do czego on uprawnia?

Porucznikiem żeglugi przybrzeżnej (p.ż.p.) może zostać każdy marynarz, który posiada co najmniej 48 miesięcy praktyki pływania na morskich statkach handlowych, w tym 36 miesięcy w charakterze starszego marynarza. Pływanie w żegludze przybrzeżnej i na holownikach zalicza się w ilości nie większej niż 12 miesięcy. Dla uzyskania dyplomu kandydat musi złożyć egzamin, do którego przygotowują paromiesięczne kursy, organizowane co rok. Porucznik ż.p. może być kapitanem na holownikach lub statkach bez napędu w żegludze przybrzeżnej, st. oficerem na każdym statku w żegludze przybrzeżnej (z wyjątkiem pasażerskich o pojemności ponad 150 BRT), oraz III oficerem w żegludze małej i asystentem w żegludze wielkiej.

Do uzyskania dyplomu **porucznika żeglugi małej** (p.ż.m.) prowadzą dwie drogi: albo przez posiadanie dyplomu p.ż.p. i odbycie 24-miesięcznej praktyki oficerskiej po jego otrzymaniu i złożenie egzaminu, albo też przez ukończenie Państwowej Szkoły Morskiej i wykazanie się praktyką pływania 24 miesięcy w charakterze co najmniej marynarza.

Stopień ten uprawnia do objęcia stanowiska kapitana statku w żegludze przybrzeżnej, starszego oficera w żegludze małej na statkach towarowych do 300 BRT i III oficera w żegludze wielkiej na statkach towarowych, a asystenta na statkach pasażerskich. Jeżeli porucznik ż.m. posiada 48 miesięcy praktyki, w tym 12 miesięcy na stanowisku oficerskim w żegludze małej — może zostać kapitanem statku towarowego do 300 BRT w żegludze małej.

Dyplom **porucznika żeglugi wielkiej** (p.ż.w.) otrzymuje porucznik ż.m. automatycznie tj. bez egzaminu, skoro odbędzie 24 miesiące praktyki oficerskiej po uzyskaniu poprzedniego dyplomu.

Może wtedy kapitanować na statkach towarowych do 500 BRT w żegludze małej, pełnić funkcję st. oficera w żegludze małej na każdym statku, a w wielkiej — na holowniku, oraz zajmować stanowisko oficera na każdym statku i w każdej żegludze z tym tylko zastrzeżeniem, że na statkach pasażerskich w ż. w. może być najwyżej III oficerem.

Po 24 miesiącach praktyki oficerskiej w stopniu porucznika ż.w. i po złożeniu egzaminów — uzyskuje się dyplom **kapitana żeglugi małej** (k.ż.m.), który uprawnia do pełnienia funkcji kapitana każdego statku w żegludze małej i holowników w żegludze wielkiej. Starszym oficerem może być kapitan ż.m. na wszystkich statkach z wyłączeniem pasażerskich w żegludze wielkiej. Oficerem może być natomiast na każdym statku w każdej żegludze.

Szczytem kariery w służbie nawigacyjnej jest stopień **kapitana żeglugi wielkiej,** uprawniający do kierowania każdym statkiem w każdej żegludze.

Osiąga go kapitan ż.m. po ukończeniu specjalnego kursu kapitańskiego w PSM i wykazaniu się praktyką 12 miesięcy od chwili otrzymania ostatniego dyplomu, w tym co najmniej po 3 miesiące jako kapitan w żegludze małej i st. oficer w żegludze wielkiej.

Podkreślić należy, że obowiązujące obecnie przepisy o kwalifikacjach w służbie nawigacyjnej otwierają każdemu marynarzowi drogę do awansu społecznego aż do najwyższego dyplomu bez względu na cenzus wykształcenia ogólnego. Wytyczają je kursy na dyplom p.ż.p., p.ż.m. i następne, organizowane stale na wybrzeżu i dostępne dla każdego marynarza, który wykaże się wymaganą praktyką. Zdanie egzaminu zależy od natężenia woli i wysiłku w opanowaniu niezbędnych wiadomości teoretycznych.

Stanowisko kapitana i oficera na statkach polskiej floty handlowej jest wyjątkowo odpowiedzialne. Toteż może je zająć tylko obywatel polski, godzien zaufania, którego wierność dla Rzeczypospolitej i ustroju demokracji ludowej, wiodącego do socjalizmu, nie ulega wątpliwości, który zarazem jest podoficerem lub oficerem rezerwy Odrodzonej Marynarki Wojennej.

Na pytanie tytułowe oraz szereg innych związanych z tym tematem, odpowiedź została udzielona. Przy następnej okazji zbadamy, jakie kwalifikacje wymagane są do pełnienia służby mechanicznej na morskich statkach handlowych. SEL

Objaśnienie rysunku

1. 15 lat... zaczyna się od przeszkolenia w „Przysposobieniu Morskim Służby Polsce".
2. 16 lat... w Państw. Szk. Jungów zdobywa się podst. wiedzę marynarską...
3. 17 i 18 lat... przez 2 lata nauki w Państw. Szk. Morskiej nabywa się wiadomości potrzebne przyszłemu oficerowi...
4. 19 lat... z kolei trzeba odsłużyć wojsko — oczywiście w Marynarce Wojennej...
5. 20 i 21 lat... uzyskanie dyplomu por. ż. m. poprzedza 2-letnia praktyka...
6. 22 i 23 lata... po 2 latach pełnienia funkcji oficerskich — awans na por. ż. w....
7. 23 i 24 lata... po następnych 2 latach na stanowisku oficerskim można zdawać egzamin na stopień kapitana ż. m....
8. 25 lat... mając ten dyplom można być st. ofic. lub kapitanem statku...
9. 26 lat... otrzymanie najwyższego dyplomu poprzedza kurs kapitański...
10. 27 lat... po pomyślnym egzaminie na stopień kapitana ż. w. uzyskuje się pełne uprawnienie do prowadzenia statków morskich bez ograniczeń...

Czarodziejski NIEWÓD

Rybaków na całym świecie trapią te same bolączki. Wysoka fala zmusza ich, niekiedy przez całe tygodnie, do pozostawania w porcie, niszczy im sieci narażając na poważne straty. Toteż uczeni wielu państw pracują nad wynalezieniem specjalnie mocnych włókien do wyrobu sieci a konstruktorzy statków rybackich stale poprawiają istniejące typy, aby je przystosować do połowów w każdych warunkach atmosferycznych.

Szczególnie wiele w tej dziedzinie robi się w Związku Radzieckim. Tysiące kilometrów brzegu morskiego, wielkie, bogate w wody i rybę rzeki i jeziora ZSRR, to teren pracy radzieckich rybaków i radzieckich uczonych, którzy wspólnymi siłami starają się pokonywać te trudności.

Toteż właśnie w Związku Radzieckim skonstruowano i wypróbowano nowy typ statku rybackiego, przystosowany do nowych, nieznanych i niestosowanych dotychczas metod połowu ryb, przy pomocy tak zwanego „elektrycznego niewodu". Wynalazł go radziecki uczony M. F. Czernygin, laureat nagrody stalinowskiej w dziedzinie mechaniki.

— Cóż to takiego, ten „elektryczny niewód"? — zapytacie.

Oto uczeni stwierdzili, że ryby reagują na przepuszczany pod wodą **zmienny** prąd elektryczny o wysokim napięciu, uciekając od miejsca jego działania. Fakt ten wykorzystano przy ochronie turbin elektrowni wodnych przed wpadającymi do wnętrza rybami, nie można go było jednak zastosować przy połowie ryb.

Prowadząc w tym kierunku swe badania, Czernygin stwierdził, że prąd **stały** wpływa na ryby odwrotnie, czyli że skupia je w miejscu swego działania, pozbawiając równocześnie swobody ruchów. Fakt ten postanowił on wykorzystać przy połowach ryb.

Już pierwsze doświadczenia wykazały, że zwykłymi sieciami nie można będzie tych mas ryb wydostać, toteż po wielu próbach zastosował nowe urządzenie — specjalną rurę ssącą oraz zespół pomp wodnych, widocznych na rysunku.

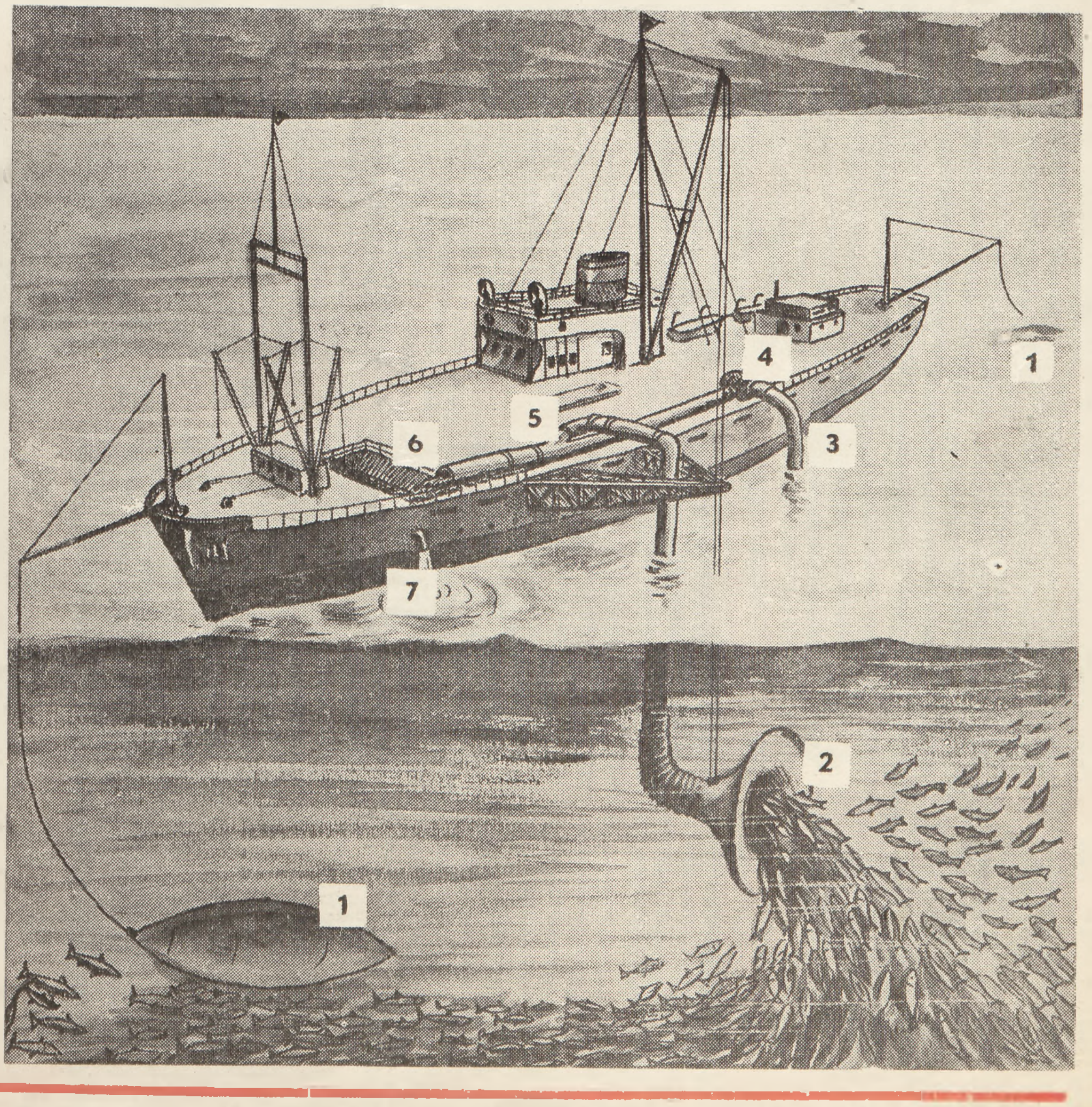
Połów odbywa się tak: Specjalne ultradźwiękowe echosondy wykryły ławicę ryb. Statek staje i opuszcza dwie elektrody w kształcie owalnych blach, dołączone do dodatniego bieguna prądu (1) oraz rurę ssącą (2) połączoną z biegunem ujemnym. Przepływający między elektrodami prąd powoduje gromadzenie się ryby przy biegunie ujemnym tj. u wylotu rury.

Silna pompa (4) ssąc wodę poprzez rurę (3) — tłoczy ją strumień w rurę (5). We wnętrzu tej rury znajduje się dysza potęgująca ciśnienie przepływającej wody, przez co w miejscu połączenia rury (5) z rurą (2) wytwarza się próżnia. Dzięki próżni ryby wraz z wodą wessane zostają poprzez rurę (2) do rury (5) i wędrują do luku (6). W luku specjalna krata pełni rolę segregatora oddzielającego ryby większe od narybku, który wraz z wodą spływa specjalną rurą (7) za burtę statku, do morza, gdzie może się dalej normalnie rozwijać. Urządzenie nie powoduje jakichkolwiek uszkodzeń ryby.

„Elektryczny niewód" przeszedł już swą ogniową próbę. Złowił on w ciągu 11 godzin ponad 12.5 tony ryby. Choć jest to dopiero pierwszy krok w kierunku uniezależnienia połowów od pogody i stanu morza, niemniej jednak jest to krok naprawdę rewolucyjny, który mogła zrobić jedynie nauka przodującego kraju świata, nauka radziecka. Trzeba też stwierdzić, że „elektryczny niewód" w niedługim czasie zmieni nie tylko metody połowu i podstawowe założenia gospodarki rybnej ale zmieni też wygląd statku rybackiego, czyniąc go prostszym w budowie i łatwiejszym w eksploatacji.

Prowadzone równocześnie na rzekach i jeziorach ZSRR badania wykazały, że „elektryczny niewód" znajdzie szerokie zastosowanie i w rybołówstwie słodkowodnym, zarówno na jednostkach pływających jak i w postaci stałych stacji nadbrzeżnych.

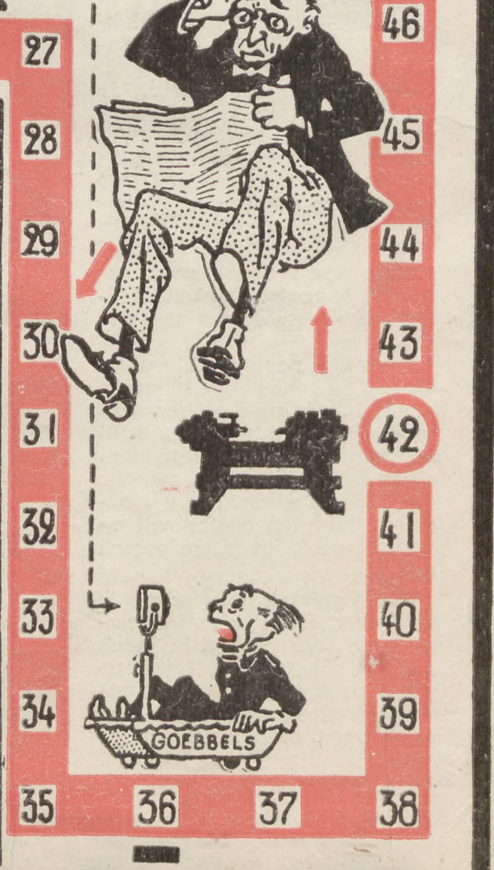
(„Młody Żeglarz" Nr 11/49).



Warunki prenumeraty wraz z przesyłką pocztową: roczna — 300 zł., półroczna — 160 zł., kwartalna — 85 zł. — Adres Administracji: Centralny Kolportaż, Warszawa, Al. Jerozolimskie 55. Konto PKO - Warszawa I-8000. —Fotografie: W.A.F., S.I.B., J. Uklejewski, K. Komorowski, F. Staszewski. — Drukowano w Z.G. „P.W." w Gdyni Nr 1595 Klisze wykonano w Zakł. Graf. „P.W." w Gdyni Rękopisów niezamówionych Redakcja nie zwraca

Noworoczny REJS

Uczestników gry czeka nię lada zadanie. W towarzystwie Nowego 1950 Roku wyruszą oni w niełatwy rejs, aby po ominięciu przeszkód z ulgą odpłynąć na spokojne, ojczyste wody. Uczestnicy gry po kolei rzucają kostkę, po czym posuwają się o odpowiednią ilość pozycji. Trafiwszy na czerwone kółko — posuwamy się do przodu, na czarne — do tyłu. Czarny trójkąt — to strata ruchu, czarny kwadrat — gra od początku. A ZATEM...



...A ZATEM ZACZYNAMY! Trafiwszy na nr 4 posuwamy się szybko na nr 9, aby nie utrudniać żołnierzom Chińskiej Armii Ludowej (nr 23) wypędzania ze swej ojczyzny resztek rodzimych i obcych kapitalistów. Osiągnąwszy nr 11 zobaczymy kilka amerykańskich filmów dla młodzieży. O ich „wychowawczej" roli przekonamy się wędrując na nr 57. Trafiwszy na nr 23 będziemy świadkami epokowego zwycięstwa Chin Ludowych. Spotkanie z żołnierzem Chińskiej Armii Wyzwoleńczej uczcimy dodatkowym ruchem poza kolejką. Przy nr 26 spotkamy jedną z najciemniejszych figur minionego „sezonu" krwawego oprawcę Tito. Śledząc jego zdradziecką działalność, bez trudu trafimy na nr 51, gdzie znajdziemy worek dolarów. Cofniemy się stąd jednak na nr 16, aby przekonać się naocznie, że pieniądze, to jeszcze nie wszystko. Nr 42 — amerykańska fabryka! Warsztaty puste — robotnicy strajkują. O samopoczuciu właściciela fabryki przekonamy się wędrując na nr 47, skąd jednak, wraz ze spadkiem produkcji, cofniemy się na nr 30. Trafiwszy na nr 49, usłyszymy miłosną serenadę w wykonaniu anglo-amerykańskiego dyplomaty. Obiekt serenady — generała Franco — znajdziemy posuwając się na nr 83. Nauczyciela dzisiejszych komentatorów radiowych „Głosu Ameryki" i BBC (nr 53) z łatwością znajdziemy cofnąwszy się na nr 36. Osiągnąwszy nr 59 zobaczymy europejski zespół marshallowskich pieśni i tańców. Posuwając się na nr 70, zobaczymy pod czyją melodię tańczą te amerykańskie marionetki w Europie. Trafiwszy na nr 65 zatrzymamy się dłużej przed obrazem znakomitego malarza francuskiego Picasso „Portret żony" (strata ruchu). A oto niebezpieczny nr 86! — grupa podżegaczy wojennych w pogoni za gołąbkiem pokoju. Aby znaleźć się jak najdalej od tych ciemnych i obleśnych figur — cofniemy się szybko na nr 1. Niezbyt to przyjemna wędrówka, ale też i spotkane przez nas typy z pewnością nie należą do przyjemnych. Nr 96 — gołąbek pokoju! Chyba najprzyjemniejsze spotkanie! Uczcimy je aż dwoma dodatkowymi ruchami poza kolejką! Wreszcie, tak bardzo oczekiwany nr 100! Pokonawszy wszelkie przeszkody Nowy Rok może już teraz bezpiecznie dobić do spokojnych, ojczystych brzegów, aby w imieniu Redakcji i Wydawnictwa serdecznie pozdrowić wszystkich naszych cierpliwych Czytelników i Przyjaciół.